

Strategie

Veloparkierung rund um den Hauptbahnhof



18. November 2021

Projektbeteiligte

Stadt Winterthur, Departement Bau (BAU),

Christoph Oetiker, Tiefbauamt, Abteilung Verkehr (Projektleitung)

Herbert Elsener, Tiefbauamt, Abteilung Verkehr

Christoph Gafner, Tiefbauamt, Abteilung Projekte

Stadt Winterthur, Departement Sicherheit und Umwelt (DSU)

Gianni Sabatino, Stadtpolizei, Abteilung Parkieren Winterthur

David Hatt, Stadtpolizei, Abteilung Projekte

Thomas Keller, Stadtpolizei, Abteilung Logistik («Veloordnung»)

Planerteam

Enea Corubolo, Rombo GmbH, Zürich (Federführung)

Pia Leiser, Rombo GmbH, Zürich

Sidi Vanetti, Gysin&Vanetti, Lugano

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkungen als Lesehinweise	4
1 Einleitung	6
1.1 Auftrag des Stadtrates.....	6
1.2 Vorgehen	6
1.3 Aufbau der Strategie	6
2 Grundlagen	8
2.1 Planerische Grundlagen.....	8
2.1.1 Städtisches Gesamtverkehrskonzept	8
2.2 Politische Entscheide	9
2.2.1 Kommunale Volksinitiative «Endlich genügend Veloparkplätze am Hauptbahnhof».....	9
2.2.2 Indirekter Gegenvorschlag	9
2.3 Regionaler Richtplan	9
2.4 Veloparkierung	9
2.4.1 Erhebung 2020.....	9
2.4.2 Bewirtschaftung 48-h.....	10
2.4.3 Laufende und geplante Projekte.....	12
3 Analyse.....	13
3.1 Angebotstypen	13
3.2 Situation.....	14
3.3 Qualitäten der Velostationen/Veloparkings.....	16
3.4 Auftritt, Erscheinungsbild und Kommunikation	17
3.5 Handlungsbedarf.....	21
4 Strategie	23
4.1 Rahmenbedingungen	23
4.2 Ziele.....	26
4.2.1 Zielformulierungen.....	26
4.2.2 Zielzustände 2030 und 2040/50	27
4.3 Massnahmen	29
4.3.1 Ausreichendes Veloabstellplatzangebot (Ziel 1).....	29
4.3.2 Kundenorientiertes Veloabstellplatzangebot (Ziel 2).....	30
4.3.3 Kosteneffizienter Betrieb der Velostationen (Ziel 3).....	32
4.3.4 Koordinierter Auftritt des Veloverkehrs (Ziel 4).....	33
Beilagen.....	36

Vorbemerkungen als Lesehinweise

Namen Velostationen

Die Namensgebung der Velostationen ist Gegenstand der vorliegenden Strategie. Für die bessere Lesbarkeit werden die Namen, die in der Spalte «Aktuelle Bezeichnung» und «Empfehlung» aufgeführt sind, verwendet.

Die Veloabstellplätze im Obergeschoss des Logistikgebäudes der SBB wurden im Rahmen der GGR-Weisung für die Kreditgenehmigung der Realisierung des Veloparkings Esse inkl. Umgebung (GGR-Nr. 2019.129) als Veloparking bezeichnet. Diese Bezeichnung wird vorläufig so beibehalten, obwohl sich die dortigen Veloabstellplätze in einem Gebäude befinden und daheragemässig ähnlich einer Velostation sind. Hingegen werden die dortigen Veloabstellplätze nicht monetär bewirtschaftet, was durch die Unterscheidung der Bezeichnung «Veloparking» ersichtlich ist.

Aktuelle Bezeichnung	Empfehlung
Velostation Gleis 3	Velostation Gleis 3
Velostation Stellwerk Rail City	Velostation Stellwerk
Velostation «PU-Nord»	Velostation Rudolfstrasse
Veloparking «LEA»	Veloparking Esse

Glossar

BAU	Departement Bau
DSU	Departement Sicherheit und Umwelt
FAP	Finanz- und Aufgabenplan; gilt als Instrument der Finanz- und Aufgabenplanung, wird jährlich für das Budgetjahr und die drei folgenden Jahre erstellt und dem Grossen Gemeinderat mit dem Budget zur Kenntnis gebracht.
GGR	Grosser Gemeinderat; Weisungen werden mit GGR-Nr. XXXX.XXX nummeriert.
«Halböffentlich»	Gemeinschaftlich genutzte Flächen auf Privatgrund werden als «halböffentlich» bezeichnet. Bei «halböffentlichen» VAP handelt es sich um private Abstellplätze, die als solche nicht erkennbar sind und falsch genutzt werden.
HB	Hauptbahnhof Winterthur
Masterplan Stadt- raum HB	Vom Stadtrat in Auftrag gegeben, koordiniert die verschiedenen öffentlichen und privaten Bauvorhaben rund um den HB. Am 17. Mai 2009 haben die Stimmberechtigten einem Rahmenkredit für die Teilprojekte des Masterplans zugestimmt.
Modal-Split	Stellt den Marktanteil der verschiedenen Verkehrsmittel, abhängig von der Gesamtheit der Wege/Fahrten, dar.
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
sGVK	Städtisches Gesamtverkehrskonzept Winterthur aus dem Jahr 2010; Gesamtkonzeption von einzelnen Massnahmen und Massnahmenpaketen, die in ihrer Gesamtheit eine nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung anstreben.
SR	Stadtrat
SR XX.XXX-X	Stadtratsbeschluss-Nummer
TBA	Tiefbauamt
VAP	Veloabstellplatz / Veloabstellplätze
Veloordnung	Organisation, die für eine effiziente Velo-Parkplatzbewirtschaftung sorgt, damit der begrenzte Platz, insbesondere rund um den Hauptbahnhof, optimal genutzt werden kann.
48-h-Regime	Bei diesem Regime dürfen Velos nicht länger als 48 Stunden abgestellt werden. Länger als 48 Stunden lang abgestellte Velos, können von der Veloordnung kostenpflichtig eingesammelt werden.

1 Einleitung

1.1 Auftrag des Stadtrates

Im Beschluss vom 24. Februar 2021 hat der Stadtrat dem BAU den Auftrag erteilt, eine Strategie für alle öffentlich zugänglichen Veloabstellplätze rund um den Hauptbahnhof (d.h. sowohl für oberirdische Veloabstellplätze als auch Veloabstellplätze in Velostationen) zu erarbeiten. Die Strategie soll unter Berücksichtigung von planerischen Vorgaben aufzeigen, wie die politischen Forderungen des indirekten Gegenvorschlages vom 17. Dezember 2014 ¹ umgesetzt werden können.

Mit dem gleichen Beschluss wurde dem DSU die Zuständigkeit für den Betrieb aller öffentlichen Velostationen ab 1. Januar 2022 übertragen. Ab diesem Zeitpunkt sollen die Velostationen kosteneffizient betrieben werden (Auftrag gemäss FAP-Beschluss vom 14. August 2020 ²). In einem separaten Betriebskonzept wird aufgezeigt, wie dieses Ziel erreicht werden soll. Der kosteneffiziente Betrieb der Velostationen gilt als Vorgabe und ist in der Strategie zu berücksichtigen.

1.2 Vorgehen

Die Erarbeitung und die Umsetzung der Strategie erfolgt in enger Zusammenarbeit zwischen dem TBA, Abteilung Verkehr und der Stadtpolizei, Abteilung Parkieren Winterthur sowie der Abteilung Logistik (Veloordnung). Die Verantwortung für die Strategie liegt beim Tiefbauamt, Abteilung Verkehr. Für das Betriebskonzept ist die Stadtpolizei, Abteilung Parkieren Winterthur zuständig.

Zwischen April und Juni 2021 wurden die wichtigen Inhalte der Strategie im Steuerungsausschuss «VAP HB» diskutiert und die Haltungen der Vertreterinnen und Vertreter der Departemente BAU und DSU zu den verschiedenen Themen abgeholt.

Stimmberechtigte Mitglieder des Steuerungsausschusses VAP HB:

- Christa Meier (Vorsteherin BAU)
- Katrin Cometta (Vorsteherin DSU)
- Herbert Elsener (TBA, Leiter Abteilung Verkehr)
- Daniel Glauser (Stadtpolizei, Leiter Kommandobereich 2)

1.3 Aufbau der Strategie

Die eigentliche Strategie setzt sich aus den drei Teilen «Ziele», «Rahmenbedingungen» und «Massnahmen» zusammen.

¹ Die 2014 initiierte Volksinitiative «Endlich genügend Veloabstellplätze am Hauptbahnhof» verlangte den Bau von ausreichend Veloabstellplätzen rund um den Bahnhof und wurde vom Gemeinderat in einem Gegenvorschlag, in welchem die Anzahl VAP von 6'000 auf 7'200 erhöht wurde, übernommen.

² Der FAP-Beschluss verlangt, dass mit dem Übergang der Zuständigkeit für die Velostationen ans DSU und den damit verbundenen inhaltlichen Veränderungen, ein kosteneffizienter oder kostendeckender Betrieb der Velostationen erreicht wird.

Der Zielzustand 2030 und der Ausblick 2040/50 legen fest, welche Zielgrößen und welches Angebot in den verschiedenen Etappen erreicht werden sollen. Diese Zielsetzungen leiten sich von den politischen Forderungen ab.

Mit der Festlegung der Perimeter und des Referenzzustandes werden die Rahmenbedingungen der Strategie definiert. Die verschiedenen Perimeter bestimmen, in welchem Gebiet die Strategie als Ganzes zum Tragen kommt und in welchen Teilgebieten spezielle Anforderungen erfüllt werden müssen. Der Referenzzustand legt den «Ausgangspunkt» der Strategie fest, um die Messbarkeit der Ziele zu gewährleisten.

Basierend auf den Rahmenbedingungen wird mit verschiedenen Massnahmen in den Bereichen Bewirtschaftung, Anzahl und Typ Veloabstellplätze, Tarife und Kommunikation festgelegt, wie die angestrebten Etappenziele erreicht werden können.

Die Strategie als Ganzes stützt sich auf verschiedene planerische Vorgaben und bestehende Studien sowie auf diverse politische Entscheide. Mehrere Analysen, welche im Rahmen der Entwicklung der Strategie durchgeführt wurden, bilden das Fundament der vorgeschlagenen Massnahmen.

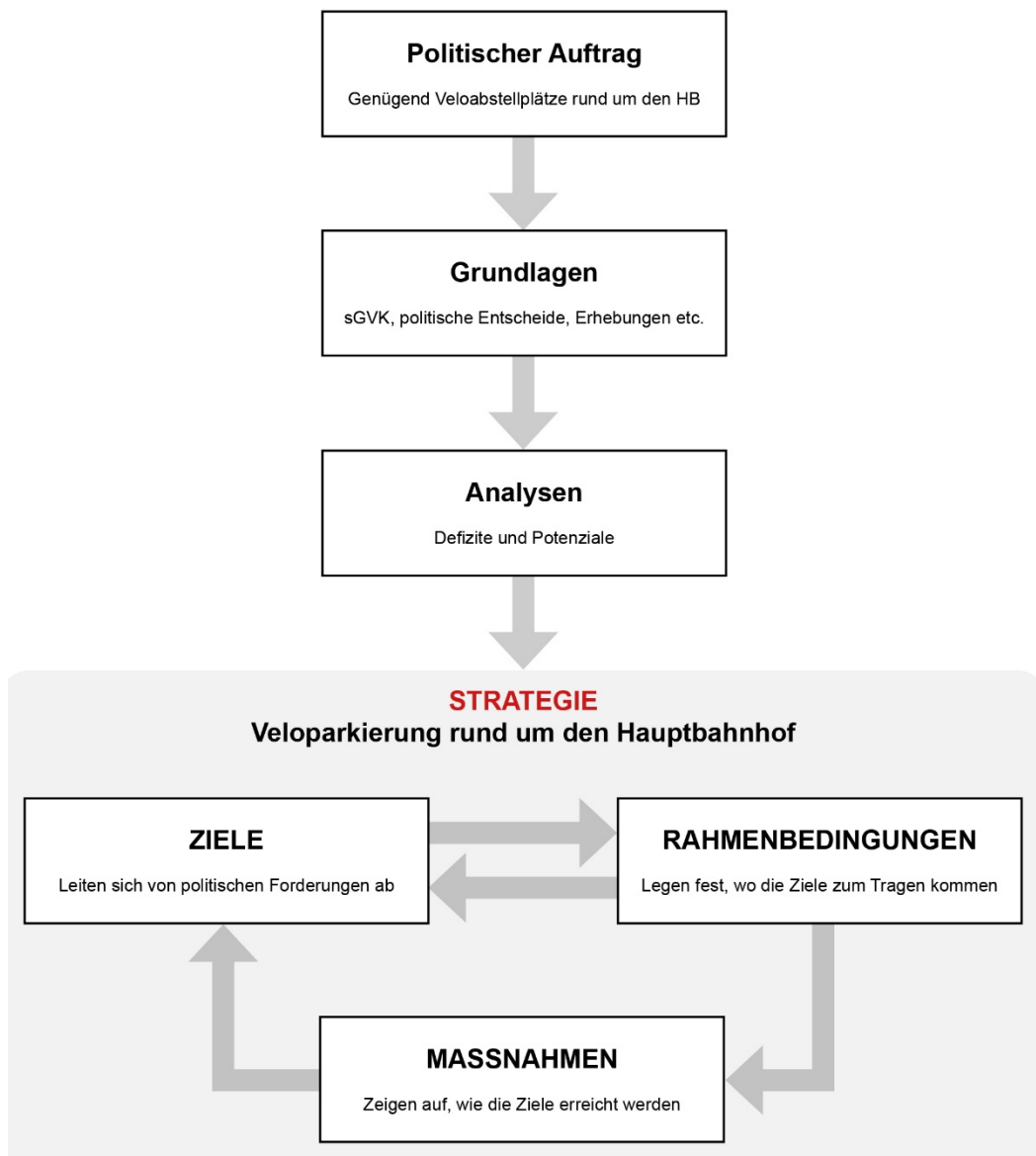


Abb. 1: Aufbau und Inhalte der Strategie (Rombo GmbH, 2021)

2 Grundlagen

2.1 Planerische Grundlagen

2.1.1 Städtisches Gesamtverkehrskonzept

Um das Winterthur der Zukunft für alle verträglich und vorteilhaft zu gestalten, muss die Mobilität intelligent, attraktiv und nachhaltig geplant werden. Das sGVK zeigt in Abstimmung auf die Siedlungsentwicklung, wie die Mobilität der Zukunft aussehen soll. Es beinhaltet verschiedene Bündel von Verkehrsmassnahmen, mit welchen ein langfristig funktionsfähiges Verkehrsnetz mit hoher Aufenthaltsqualität sichergestellt wird. Das sGVK wurde am 3. Oktober 2011 durch den Grossen Gemeinderat beschlossen.

Das Teilkonzept Veloverkehr ist integraler Bestandteil des sGVK. Mit der Steigerung der Attraktivität des Veloverkehrs wird ein Beitrag zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs geleistet, was die Entlastung des Strassennetzes und die Erreichung der Modal-Split-Ziele unterstützt.

Zur Förderung des Veloverkehrs sieht das sGVK vier Stossrichtungen vor: Die Schwachstellen der Veloinfrastruktur werden zeitnahe behoben, Lücken und Defizite im Veloroutennetz werden geschlossen und behoben und zusätzlich wird ein Schnellroutennetz realisiert. Die Bereitstellung eines ausreichenden Veloparkierungsangebotes, insbesondere um den Hauptbahnhof, ist Inhalt der vierten Stossrichtung.

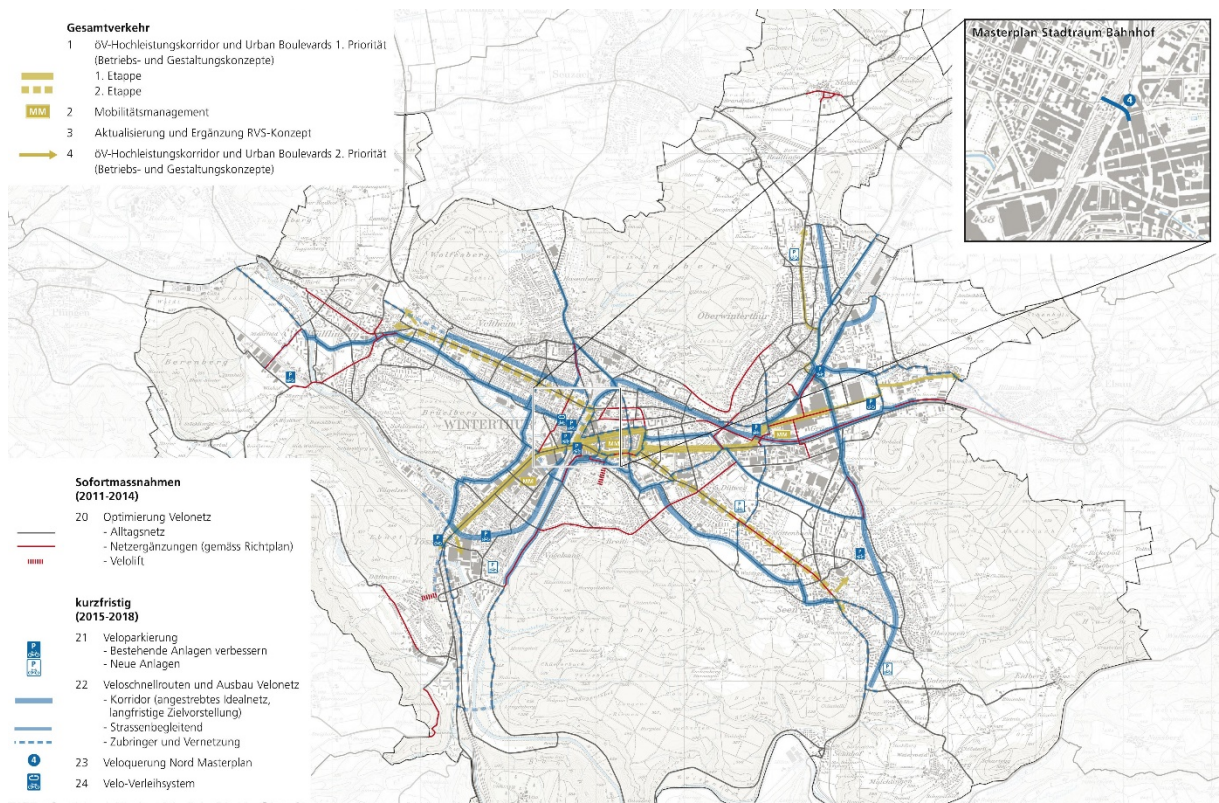


Abb. 2: sGVK, Teilkonzept Veloverkehr (Stadt Winterthur, 2010)

In der Räumlichen Entwicklungsperspektive Winterthur 2040 wurde das Ziel von genügend Veloabstellplätzen rund um den HB quantitativ auf 10'000 Veloabstellplätze erweitert. Zudem wurden die Stossrichtungen aus dem sGVK bestätigt und weiterentwickelt, sowie noch ambitioniertere Modal-Split-Ziele definiert. Es wird u.a. ausgeführt, dass besonders an den Schnittstellen zur Bahn der Umstieg zwischen Velo und ÖV einfach und zügig funktionieren soll.

2.2 Politische Entscheide

2.2.1 Kommunale Volksinitiative «Endlich genügend Veloparkplätze am Hauptbahnhof»

Die 2014 initiierte kommunale Volksinitiative «Endlich genügend Veloparkplätze am Hauptbahnhof» verlangte die Erstellung von ausreichend Veloabstellplätzen (mindestens 6'000) rund um den Hauptbahnhof Winterthur. Die Initiative stützt sich auf das vom Stadtrat in Auftrag gegebene Konzept «Veloparkierung – Stadtraum Bahnhof Winterthur» (metron, 2011). Kern des Konzeptes bilden vier Velostationen bei den vier Zugängen zu den Personenunterführungen.

2.2.2 Indirekter Gegenvorschlag

Am 17. Dezember 2014 hat der Grosse Gemeinderat den indirekten Gegenvorschlag zur kommunalen Volksinitiative beschlossen (GGR-Nr. 2014.058). Mit dem Gegenvorschlag verlangt der Gemeinderat 7'200 Veloabstellplätze bis 2030, anstatt 6'000 Veloabstellplätze bis 2020 zu schaffen. Weiter wird vorgegeben, dass mindestens 1'050 der 7'200 Plätze als oberirdische Veloabstellplätze im Bereich Rudolfstrasse bereitgestellt werden.

2.3 Regionaler Richtplan

Der kantonale und der regionale Verkehrsrichtplan sichern die öffentlichen Verkehrsnetze, das Strassennetz, die Parkieranlagen und die Wegnetze von überkommunaler Bedeutung. Die kommunalen Festlegungen basieren auf den übergeordneten Planungen. Die im indirekten Gegenvorschlag formulierte Zielgrösse von 7'200 Veloabstellplätzen wurde 2016 im regionalen Richtplan (RRB Nr. 1071/2016) festgehalten. Der regionale Richtplan begründet die Förderung von Veloabstellplätzen in sogenannten Bike+Ride-Anlagen (auch Velostationen) wie folgt:

«Die Bike+Ride-Anlagen mit wettergeschützten und diebstahlsicheren Veloabstellplätzen fördern die Nutzung des Velos als Zubringer zum ÖV.»

2.4 Veloparkierung

2.4.1 Erhebung 2020

Im Juni und September 2020 wurden im Umkreis von rund 300 Metern des Hauptbahnhofes das öffentliche Veloabstellplatzangebot in den Velostationen und im öffentlichen Raum erhoben. Die Erhebung der oberirdischen Veloabstellplätze beschränkte sich dabei auf jene Plätze, die als öffentlich gelten, d.h. die im Eigentum der Stadt stehen und/oder durch die Stadt betrieben werden.

Die Anzahl oberirdische Veloabstellplätze beträgt heute insgesamt rund 3'700. Davon gelten jedoch nur ca. 2'100 als «fix». 1'600 Plätze sind als Provisorien zur Überbrückung der Bauzeiten

unterschiedlichster Projekte (Rampe21, Stellwerk, LEA, Gleisquerung und weitere, auch private Projekte) aufgestellt.

Die beiden bestehenden Velostationen Stellwerk RailCity und Gleis 3 umfassen insgesamt 932 überdachte und überwachte Veloabstellplätze. Die Velostationen stehen im Eigentum der SBB, werden jedoch durch die Stadt Winterthur (Departement Soziales) und auf deren Kosten betrieben.

	Total	Davon provisorisch
Oberirdische Veloabstellplätze im Perimeter «Umgebung Hauptbahnhof»	3'700	1'600

Tab. 1: Anzahl oberirdische Veloabstellplätze (gerundet) Erhebung 2020

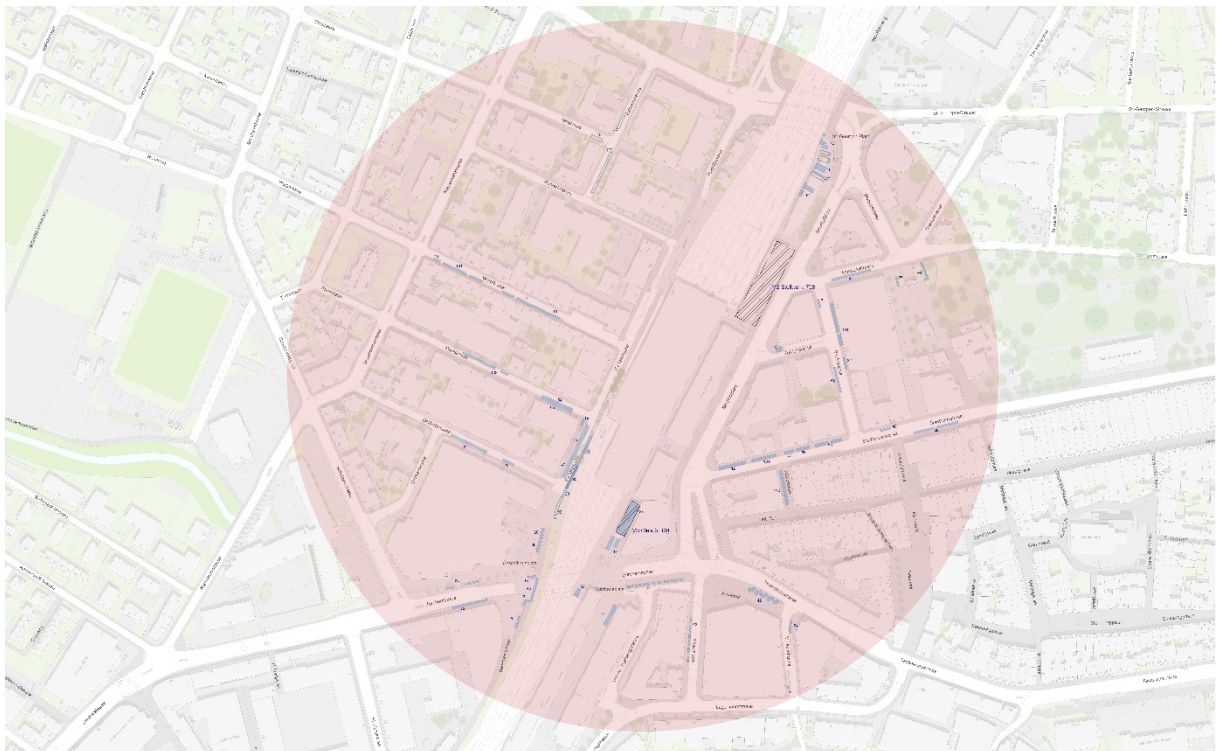


Abb. 3: Erhebungspereimeter
(Rombo GmbH, 2021)

2.4.2 Bewirtschaftung 48-h

Der grösste Teil der bestehenden oberirdischen Veloabstellplätze wird heute mit einer maximalen Parkdauer von 48 Stunden bewirtschaftet. Zusätzlich gibt es ein 30-Minuten-Regime, welches wenige Abstellplätze am Bahnhofplatz umfasst. Nur vereinzelte Veloabstellplätze innerhalb des Erhebungspereimeters können ohne zeitliche Beschränkung genutzt werden.

Die Grundlage für die Signalisierung des 48-h-Regimes bildet der Stadtratsbeschluss vom 6. Juli 2011 (SR 11.759-1). Die Signalisation erfolgt in der Regel bei jeder Abstellanlage einzeln. Für die Kontrolle ist die Veloordnung zuständig.



Abb. 4: Signalisation des 48-h-Regimes; links: Signalisation gemäss Signalisationsverordnung; mitte: Zonen-Signalisation gemäss Signalisationsverordnung; rechts: Stele bei provisorischen Abstellplätzen (Rampe 21) (Bilder: Rombo GmbH, 2020)

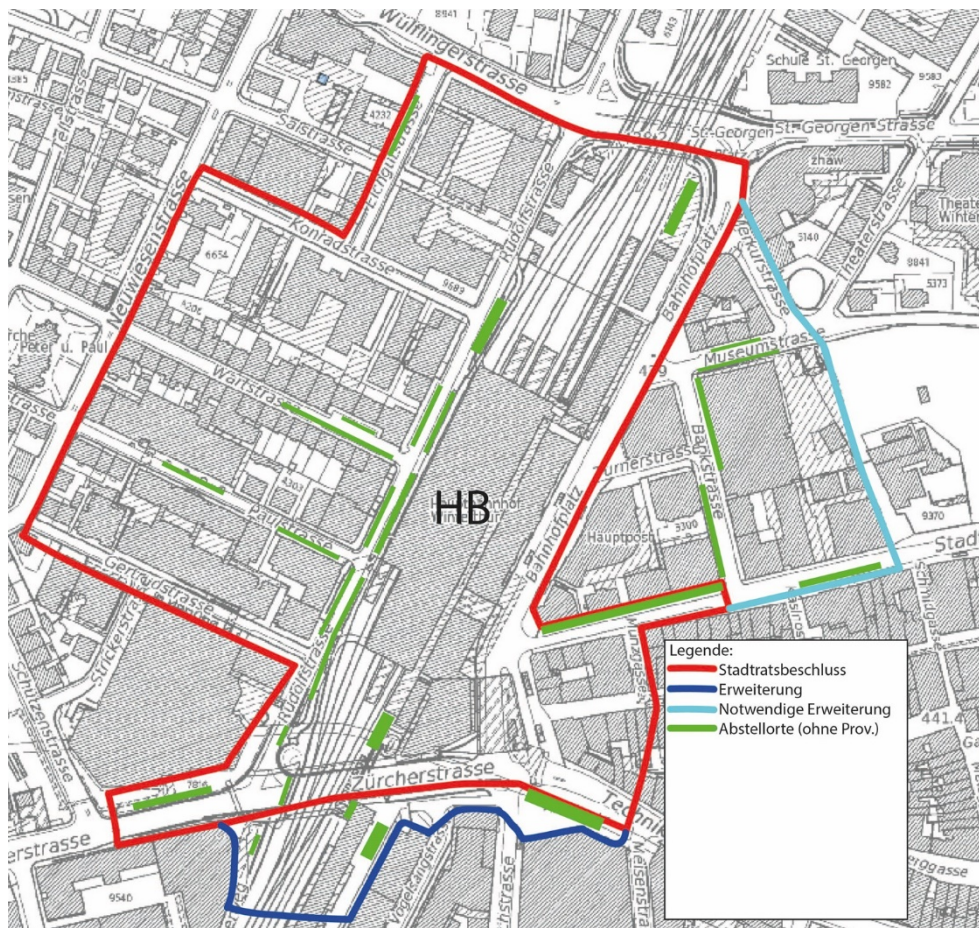


Abb. 5: Perimeter 48 h-Regime (Stadt Winterthur, 2018)

2.4.3 Laufende und geplante Projekte

Velostationen / Veloparkings:

Velostation Gleis 3: Die bestehende Velostation Gleis 3 bleibt vorerst unverändert erhalten.

Velostation Stellwerk: Die bestehende Velostation im Untergeschoss des Stellwerks 1 mit rund 800 Veloabstellplätzen wird mit dem geplanten Neubau der SBB, Stellwerk 2, um rund 500 Veloabstellplätze zur bislang grössten Velostation Winterthurs erweitert. Das Projekt befindet sich derzeit noch in der Planung. Die Eröffnung des Stellwerks 2, und damit verbunden der erweiterten Velostation, ist voraussichtlich im Jahr 2025 geplant.

Velostation Rudolfstrasse: Zusammen mit dem Ausbau der Personenunterführung Nord durch die SBB wird die neue Velostation Rudolfstrasse erstellt. Das Projekt ist Teil des Masterplans Stadtraum Bahnhof. Insgesamt werden in der neuen Velostation künftig rund 700 Veloabstellplätze angeboten. Die Station wird Anfang Dezember 2021 (Fahrplanwechsel) eröffnet.

Veloparking Esse: Die SBB plant ein neues Logistikzentrum auf dem heutigen Esse-Areal. Im Obergeschoss des Neubaus entsteht das Veloparking Esse mit rund 550 Veloabstellplätzen. Die Bauausführung ist im Sommer 2020 gestartet. Die Inbetriebnahme ist für Frühling 2022 vorgesehen. Die Umgebung samt Fuss- und Radweg zur Schaffhauserstrasse wird erst im Jahr 2023 fertiggestellt. In der GGR-Weisung für die Kreditgenehmigung (GGR-Nr. 2019.129) wurde die kostenlose Nutzung der Veloabstellplätze im Veloparking Esse in Aussicht gestellt. In der Weisung wird auch erwähnt, dass die Möglichkeiten einer späteren Aufrüstung zu einer bewirtschafteten Velostation gewährleistet sind. Eine solche Aufrüstung (Installation Zutrittssystem, Errichtung von Türen) benötigt eine Kredit- sowie Baubewilligung und ist momentan nicht entschieden resp. vorgesehen. Die Inbetriebnahme als bewirtschaftete Velostation bei der Eröffnung 2022 ist somit nicht möglich. Das Veloparking Esse soll vorerst, wie in der GGR-Weisung vorgesehen, kostenlos genutzt werden können. Eine Videoüberwachung soll vor der Inbetriebnahme installiert werden, um die Aspekte der sozialen Sicherheit zu überwachen. Als vorläufiger Betreiber des Veloparkings Esse ist das Tiefbauamt, Abteilung Strasseninspektorat, vorgesehen.

Neugestaltung öffentliche Räume

Zusammen mit dem Ausbau der Personenunterführung Nord, der neuen Veloquerung und dem Neubau der Velostation Rudolfstrasse erfolgt die Neugestaltung des nördlichen Teils der Rudolfstrasse. In diesem Zusammenhang wird der Grossteil der meist provisorischen Veloabstellplätze aufgehoben und durch neue, definitive Veloabstellplätze ersetzt. Die neuen oberirdischen Veloabstellplätze werden nur noch entlang der Gleismauer und aufgrund Bauarbeiten teils Ende 2021 und andere erst im 2023 (hinter Parkhausrampe) zur Verfügung stehen.

Der südliche Abschnitt der Rudolfstrasse sowie die Wart-, Paul- und Gertrudstrasse sind Gegenstand aktueller Planungen und werden voraussichtlich zwischen 2023-2024 umgestaltet. Damit werden auch in diesen Strassenzügen die restlichen temporären Veloabstellplätze verschwinden. Ein erster Rückbau der provisorischen Veloabstellplätze wird bereits mit der Eröffnung der Velostation Rudolfstrasse erfolgen.

Auf der östlichen Bahnhofsseite ist einerseits eine kurzfristige Verkehrsberuhigung der Stadthausstrasse geplant. Diese sieht die Aufhebung eines Teils der Veloabstellplätze im vordersten Bereich der Stadthausstrasse sowie die Einrichtung zusätzlicher Veloabstellplätze in der Bankstrasse vor. Mittelfristig soll die Stadthausstrasse neugestaltet werden, dabei sind auch die Anzahl und Lage der Veloabstellplätze im Gesamtkontext neu zu beurteilen.

Zusätzlich zu den Veränderungen durch Bauprojekte werden alle provisorischen Veloabstellplätze, deren Aufhebung nicht im Rahmen eines Bauprojektes vorgesehen sind, nach Abschluss aller Bauarbeiten entfernt.

3 Analyse

3.1 Angebotstypen

Das bestehende öffentliche Veloabstellplatzangebot in der Umgebung des Hauptbahnhofes kann in die drei Kategorien «oberirdische Veloabstellplätze», «Veloparkings» und «Velostationen» unterteilt werden. Oberirdische Veloabstellplätze sind jederzeit zugänglich und können kostenlos genutzt werden. Die Bewirtschaftung erfolgt durch die Stadt. Veloabstellplätze in Veloparkings befinden sich in Gebäuden, sind aber nicht monetär bewirtschaftet. Veloabstellplätze in Velostationen sind kostenpflichtig und nur für die Kundschaft nutzbar. Sie befinden sich in einer abschliessbaren Anlage und werden überwacht. Daneben gibt es private Veloabstellplätze. Diese sind nicht Teil des öffentlichen Abstellplatzangebotes, da sie in privatem Eigentum stehen und nicht durch die Stadt bewirtschaftet werden.

Veloabstellplätze können sowohl auf öffentlichen als auch auf privaten Grundstücken angeordnet sein. Als öffentliche Veloabstellplätze gelten sämtliche Veloabstellplätze, welche sich auf öffentlichem Grund befinden oder vertraglich resp. per Dienstbarkeit so geregelt sind, dass sie der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Zu den rein privaten Veloabstellplätzen zählen beispielsweise Veloabstellplätze für Wohnüberbauungen, Gewerbe etc., die häufig in Innenhöfen oder Vorgärten angeordnet sind und klar einer bestimmten Nutzung zugewiesen sind. Gewisse Veloabstellplätze – namentlich jene von Kunden von Einkaufs- und Detailhandelsnutzungen, werden teilweise als öffentliche Veloabstellplätze wahrgenommen, obwohl sie zu den privaten Veloabstellplätzen gehören. Im Rahmen der Strategie wurden diese Veloabstellplätze als «halböffentliche Veloabstellplätze» bezeichnet, jedoch für den Referenzzustand und weitere Bilanzen nicht berücksichtigt.

Die sich im Bau befindenden Veloabstellplätze auf dem Esse-Areal sollen gemäss der GGR-Weisung zum Ausrüstungskredit vom 20. November 2019 als kostenlose und frei zugängliche Veloabstellplätze («Veloparking») angeboten werden. Das «Veloparking» als Angebotstyp bildet eine Mischform der beiden bestehenden Abstellplatzkategorien und ordnet sich nicht in das ansonsten klar abgegrenzte Angebot ein.



Abb. 6: Bahnhofsnahe «halböffentliche» Veloabstellplätze (Neuwiesen): auf Privatgrund besteht keine Grundlage für die Veloordnung zur Räumung von Velos. Diese könnte über Verträge etc. geschaffen werden. (Bild: Rombo GmbH, 2020)

3.2 Situation

Die bestehende Abstellplatzsituation im öffentlichen Raum wurde anhand einer Analyse zur Belegung der Veloabstellplätze, einer Auswertung der Gehdistanzen bis zu einem der mehreren Bahnhofzugängen, einer Erhebung der Erdgeschossnutzungen und der Definition der bedeutenden öffentlichen Räume beurteilt.

Belegung der Veloabstellplätze

Veloabstellplätze an besonderen Standorten sind stark überbelegt (teilweise bis zu 200%). In Verbindung mit den erhobenen Gehdistanzen wird deutlich, dass insbesondere die Veloabstellplätze in unmittelbarer Nähe zu den Personenunterführungen sehr beliebt sind. Beispielsweise sind die Veloabstellplätze im vorderen Bereich der Paulstrasse stark überbelegt, hingegen die Veloabstellplätze im hinteren Teil der Strasse eine Unterbelegung aufweisen.



Abb. 7: Auswertung der Belegung
(Rombo GmbH, 2021)

Erdgeschossnutzungen

In Anbetracht der vorherrschenden Erdgeschossnutzungen lassen die Belegungen auch erkennen, dass das oberirdische Veloabstellplatzangebot nicht genügend auf die verschiedenen Nutzerbedürfnisse abgestimmt ist. Veloabstellplätze in der Nähe von Erdgeschossnutzungen werden vielfach durch Pendler besetzt, wodurch zum Beispiel Kunden der Einkaufs- und Freizeitangebote nur schwer einen nahegelegenen freien Abstellplatz finden können. Besonders stark zeigt sich dieses Defizit in der vorderen Stadthausstrasse.

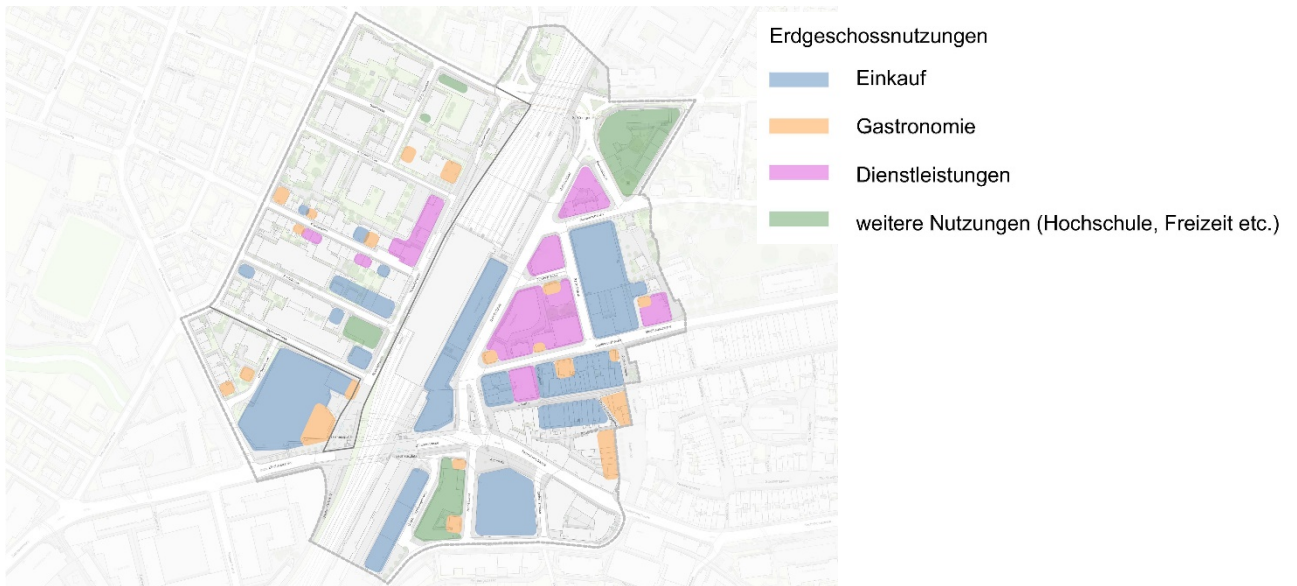


Abb. 8: Erdgeschossnutzungen
(Rombo GmbH, 2021)

Bedeutung der Stadträume

Weiter zeigt die Analyse, dass das Veloabstellplatzangebot nur bedingt Rücksicht auf die Bedeutung der Stadträume rund um den HB nimmt. Viele der überbelegten Veloabstellplätze befinden sich in bedeutenden öffentlichen Räumen. Die aus der Überbelegung resultierende Unordnung und das damit verbundene Erscheinungsbild führen zu einer Abwertung wichtiger, bahnhofsnaher Stadträume.

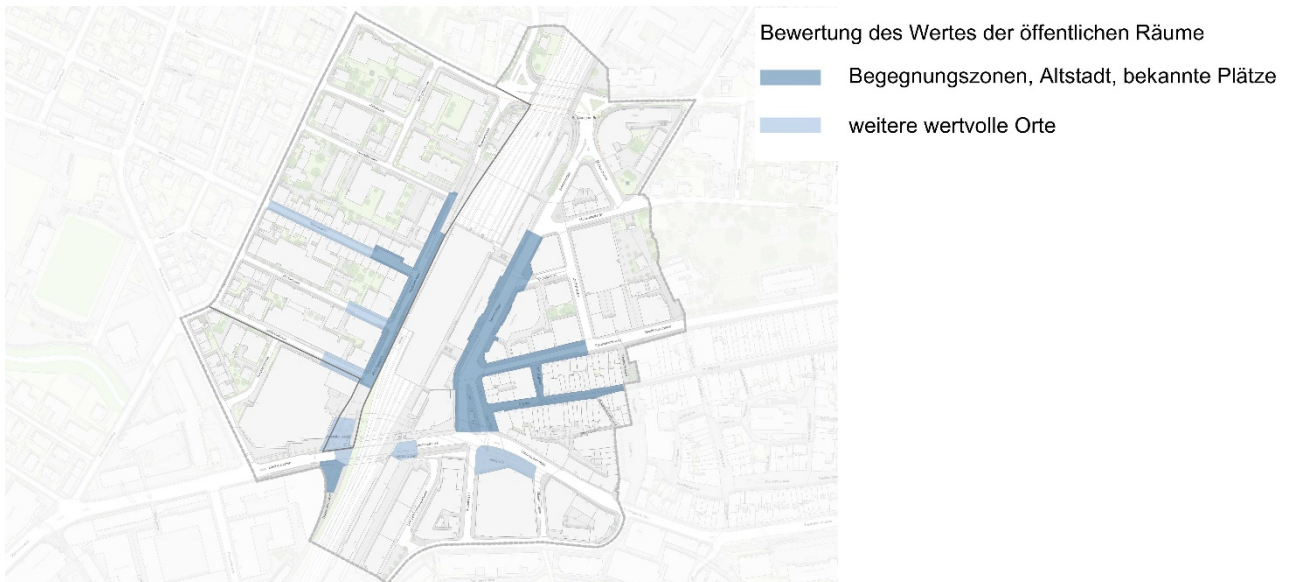


Abb. 9: Bedeutende Stadträume im Bahnhofsumfeld
(Rombo GmbH, 2021)

Gehdistanzen bis zu den Bahnhofszugängen

In der Regel liegen die unterbelegten oder stark unterbelegten Veloabstellplätze in grösserer Gehdistanz zum Bahnhof. Ausnahmen bilden «versteckte», oftmals auch schlecht einsehbare oder ungünstig gelegene Veloabstellplätze (z. B. Veloabstellplätze auf Dach der Velostation Gleis 3).

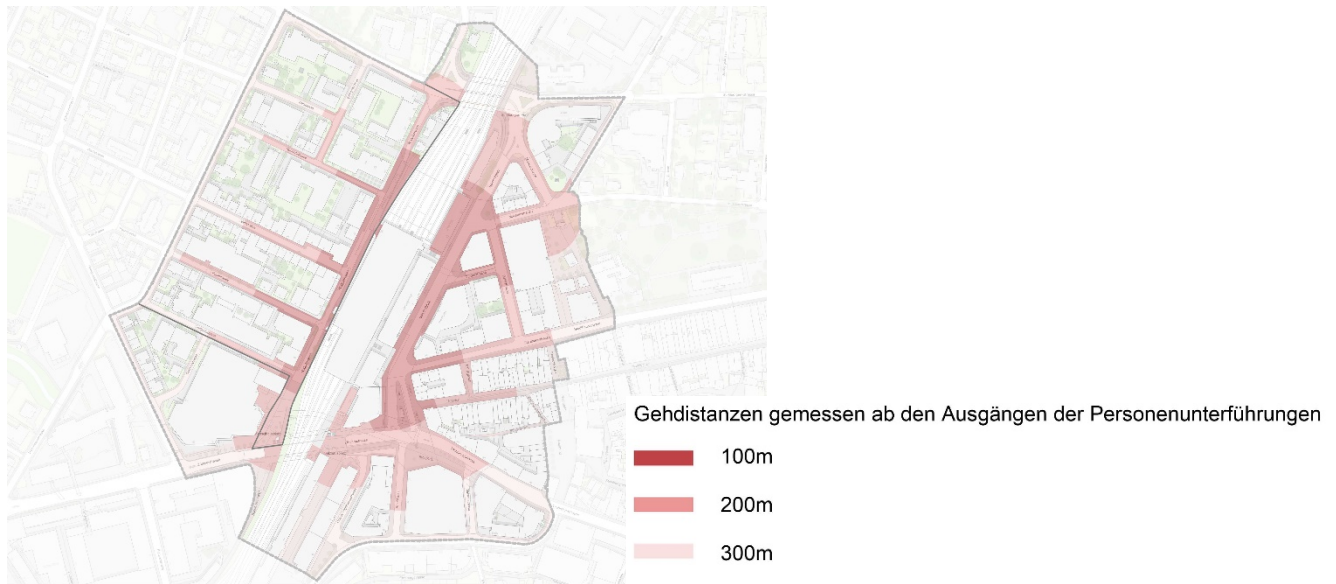


Abb. 10: Gehdistanzen
(Rombo GmbH, 2021)

3.3 Qualitäten der Velostationen/Veloparkings

Attraktivität und Akzeptanz einer Velostation hängen von verschiedenen Faktoren ab. Massgebend sind der Standort und insbesondere auch die Nähe zu direkten Zugängen zu den Personenunterführungen und Gleisen. Daneben spielen das kostenlose Alternativangebot im Umfeld der Velostation, die Abonnementspreise, die Zufahrt, die Öffnungszeiten sowie allfällige Service- und Personalleistungen eine Rolle. Verschiedene dieser Faktoren wie beispielweise der Standort lassen sich nur bedingt oder gar nicht beeinflussen. Defizite in diesen Bereichen können aber teilweise durch steuerbare Faktoren (siehe dazu Abb. 11) und insbesondere durch die Preisstruktur kompensiert werden.

Die bestehenden und geplanten Velostationen rund um den HB weisen unterschiedliche Qualitäten auf. Die beiden Velostationen «Stellwerk» und «Rudolfstrasse» verfügen über eine sehr attraktive Lage und gute Erreichbarkeit sowie über einen direkten Zugang zu den Personenunterführungen. In Verbindung mit der modernen Infrastruktur, dem umfangreichen Angebot an Zusatzleistungen sowie dem Zutritt rund um die Uhr bilden beide Velostationen ein äusserst attraktives Angebot.

Im Vergleich dazu erscheint insbesondere das Veloparking «Esse» weniger attraktiv. Zwar wird auch diese Veloabstellanlage über eine moderne Infrastruktur verfügen sowie eine gute Erreichbarkeit haben, aber sie ist nicht an eine Personenunterführung angeschlossen und verfügt über keinen direkten Gleiszugang. Kommt hinzu, dass Zusatzleistungen nur reduziert angeboten und ein Dienstleistungsangebot fehlen wird.

Auch die Velostation Gleis 3 weist mit der alten Infrastruktur sowie dem fehlenden Dienstleistungs- und Zusatzangebot eine geringere Qualität als die Velostationen Stellwerk und Rudolfstrasse auf. Der äusserst direkte Anschluss an das wichtige Gleis 3 vermag die Mängel jedoch zu kompensieren.

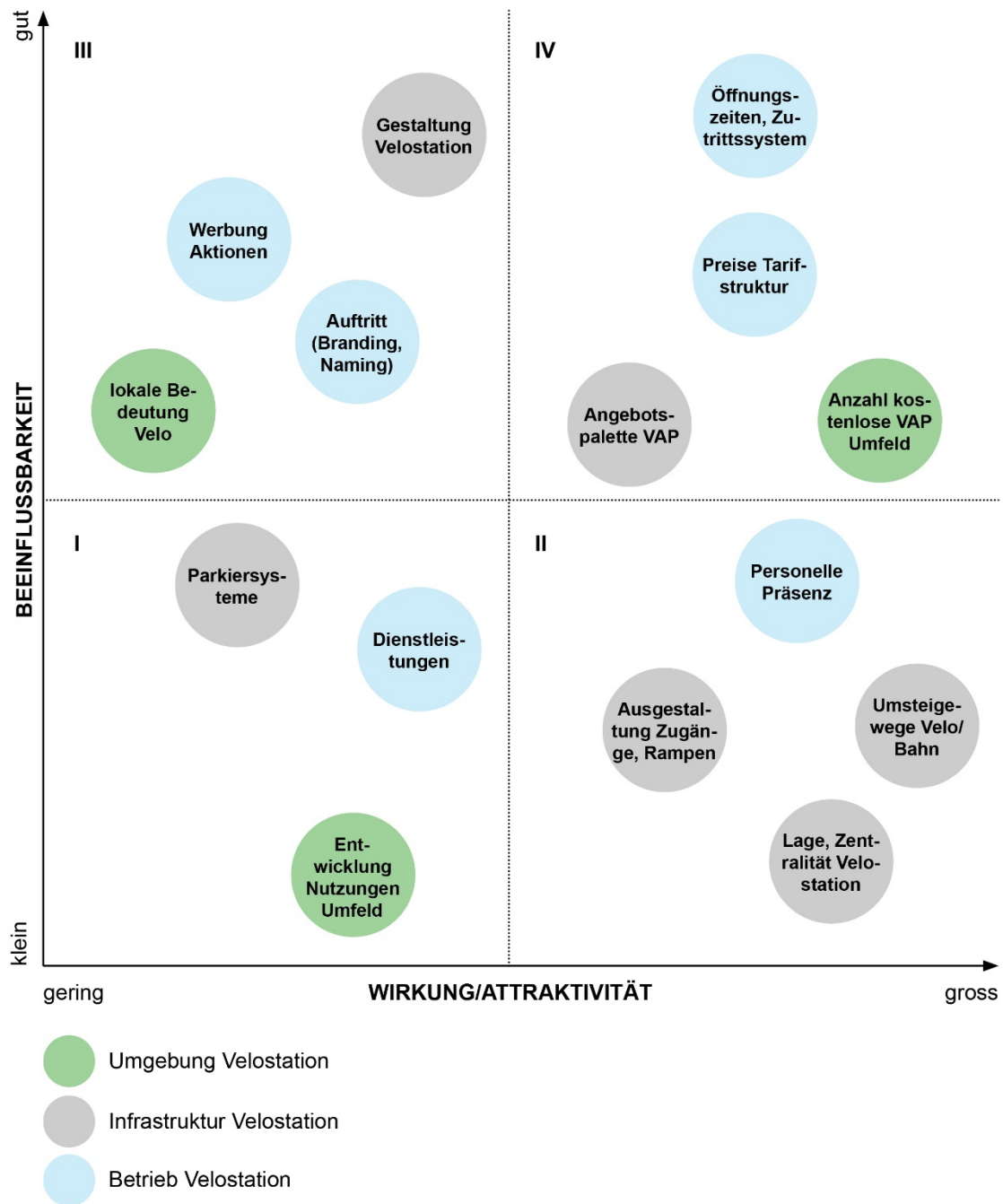


Abb. 11: Faktoren, welche die Auslastung und Attraktivität einer Velostation bestimmen:
 Die Faktoren im Quadrant IV sind besonders wichtig für die Auslastung der Velostationen und können auch relativ gut beeinflusst werden.
 (eigene Einschätzung, Erfahrungswerte, Rombo GmbH, 2021)

3.4 Auftritt, Erscheinungsbild und Kommunikation

Bestehende Velostationen Stellwerk RailCity und Gleis 3

Die bestehenden Velostationen sind nicht oder kaum gestaltet, haben keinen gemeinsamen Auftritt und setzen Signaletik sowie andere Kommunikationsmittel, wenn, dann unterschiedlich ein. Die Velostationen sind zwar zweckmässig eingerichtet und man findet sich bei Problemen oder Fragen, dank der personellen Präsenz, auch zurecht. Es entsteht aber auch der Eindruck, dass gerade was Auftritt und Kommunikation betrifft, viel improvisiert wird.

In der bestehenden Velostation Stellwerk RailCity tragen Bodenmarkierungen in unterschiedlichen Farben sowie die Kennzeichnung der Abstellflächen für Spezialvelos zur Orientierung bei. Informationen zur Velostationen und Hinweise zu Verhaltensregeln findet man in den Eingangsbereichen oder in der Velostation auf Infosäulen, auf improvisierten Schildern oder auf an Wänden gepinnten Handzetteln. Gerade Informationen zum Verhalten können mit visuellen Hilfsmitteln gut kommuniziert werden. Farben können nicht nur dazu eingesetzt werden, um die Räume zu gestalten oder Sektoren zu bilden, sondern auch um wichtige Informationen zu übermitteln.



Abb. 12: Velostation Stellwerk RailCity

Welche Bedeutung die grüne Farbe hat und wo der Pfeil hinzeigt, ist nicht klar; Informationen sind an den Säulen auf Handzetteln angebracht.

(Bild: Rombo GmbH, 2021)

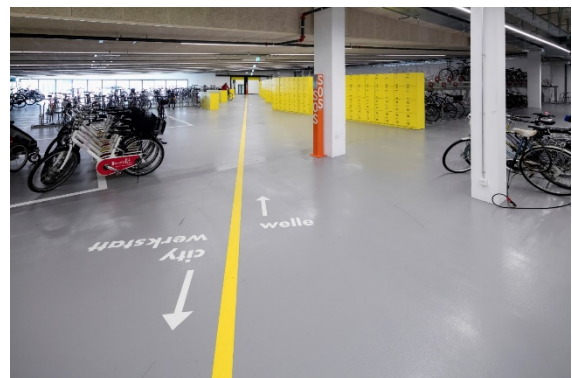


Abb. 13 und 14: Beispiele für visuelle Kommunikation: links Velostation Utrecht; rechts Velostation in Bern.

(Quelle: www.utrecht-nl / www.postparc.ch)

Die Velostation Gleis 3 ist von aussen mit einem SBB-Schild («SBB-Welt») und mit einem selbstgedruckten Banner als Velostation angeschrieben. Auf visuelle Hilfestellungen wird verzichtet. Die Farben sind willkürlich gewählt und haben keine Bedeutung. Informationen werden ähnlich wie in den anderen Velostationen, mehrheitlich mit Handzetteln, vermittelt.



Abb. 15 und 16: Velostation Gleis 3: Der Eingang ist kaum auffindbar. Innen werden wichtige Information über bedruckte Handzettel kommuniziert.
(Bild: Rombo GmbH, 2021)

Visuelle Verbindungen zwischen den bestehenden und geplanten Velostationen fehlen praktisch vollständig. Sowohl im Innern der Velostationen als auch im Auftritt gegen aussen. So besteht weder ein Logo noch ein Farbkonzept oder eine Einheit in der Namensgebung, die eine Verbindung zwischen den Velostationen schaffen würde. Eine Website mit Informationen und klar sichtbare Hinweise auf den gemeinsamen Betreiber der Velostationen fehlen ebenfalls.



Abb. 17: Beispiel für Branding und einheitlicher Auftritt, Velostation Bern.
(Quelle: www.postparc.ch)

Velostation Rudolfstrasse

Die Orientierung und Signaletik in dieser langen und durch Betongrau geprägten Velostation soll über «Farbzonen», welche durch die Effektschranken, Beschriftungen (Wegleitungen) und der Eingangsloge geschaffen werden, gemäss Abbildung 18 erfolgen.

Aus Betreibersicht ist eine Eingangsbeschriftung der Velostation mit einer minimalistisch gehaltenen SBB-Beschilderung ungenügend. Auch wäre es falsch, Eingänge ausserhalb des Bahnhofes mit SBB-Schildern zu beschriften. Daher erfolgt die Eingangsbeschriftung durch einfach lesbare Grossbuchstaben inkl. Infos zu Zutritt/Öffnungszeiten gemäss Abbildung 19.

Das Signaletik- und Beschriftungskonzept der neuen Velostation Rudolfstrasse könnten für die bestehenden Velostationen Stellwerk RailCity und Gleis 3, als Zwischenlösung bis ein gesamtstädtisches Konzept steht, übernommen werden.

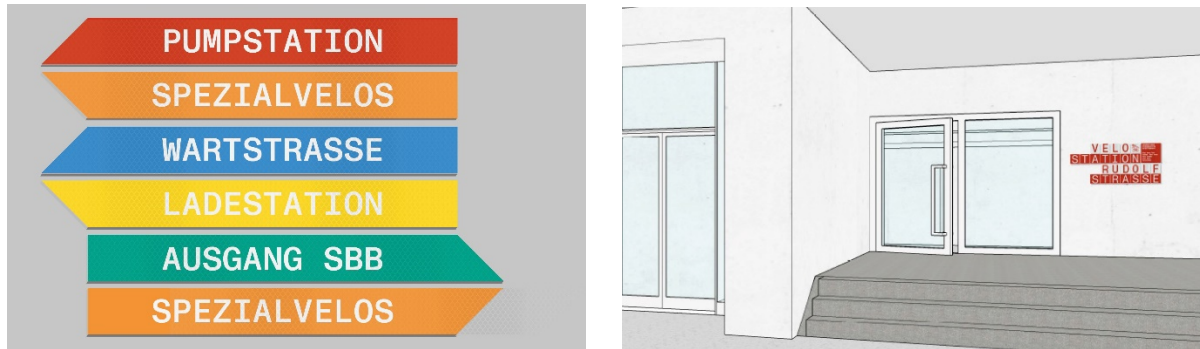


Abb. 18 und 19: Signalisationskonzept und Branding der neuen Velostation Rudolfstrasse als Übergangslösung, bis ein gesamtstädtisches Konzept steht.
(Grafik: Elektrosmog, 2021)

Oberirdische Veloabstellplätze

Im Bahnhofsperimeter erfolgt die Kennzeichnung der öffentlichen Veloabstellplätze in der Regel mit Bodenmarkierungen sowie mit einer Beschilderung gem. Abb. 4, sofern das Angebot bewirtschaftet wird. Wie in Kap. 2.3.2 beschrieben, werden die 48-h-VAP unterschiedlich beschildert. Auch die Information an wen man sich wenden muss, wenn das Velo abgeräumt wurde (www.easyfind.ch), erfolgt jeweils anders. Westlich des Hauptbahnhofs sind die Veloabstellplätze im Rahmen des Bauprojekts «Rampe 21» beschildert, da die meisten Veloabstellplätze als Provisorien zur Überbrückung der Bauzeit aufgestellt sind. Insgesamt kann die unterschiedliche Signalisation zu Unklarheiten führen, insbesondere auch dort, wo 48-h-VAP direkt neben zeitlich unbeschränkten Parkierungsmöglichkeiten angeordnet sind.

Am häufigsten sind die Veloabstellplätze mit höhenversetzten Parkiersystemen ausgerüstet. Diese robusten Parkiersysteme ermöglichen eine ein- oder beidseitige, platzsparende tief-hoch Anordnung in einem Abstand von 40 oder 45 cm. Es kommen aber auch andere Parkiersysteme wie Anlehnbügel sowie Velopfosten in grösseren Abständen (ca. 65 cm) oder höhenversetzte Vorderradhalter mit einem Achsabstand von 45 cm vor. Entlang der Rudolfstrasse und in den Quartierstrassen Sal- und Eichgutstrasse sind doppelstöckige, ebenfalls höhenversetzte Parkiersysteme im Einsatz. Doppelparker erscheinen in diesen Quartierstrassen als Fremdkörper. Sie wurden in dieser Massierung und Ausgestaltung allerdings auch nur provisorisch als Kompensation für aufgehobene Veloabstellplätze während der Baustellen bei der Rudolfstrasse errichtet. Einige Veloabstellplätze sind als sogenannte Freiflächen eingerichtet und können deshalb auch als Abstellfläche für Spezialvelos genutzt werden.

«Halböffentliche» Veloabstellplätze sind mit einer gelben Bodenmarkierung oder oft auch gar nicht gekennzeichnet. In der Nähe von «halböffentlichen» Veloabstellplätzen ohne Begrenzungslinien werden Velos häufig wild abgestellt (siehe dazu Abb. 6). Diese Velos können, wie in Kap. 3.1 beschrieben, von der Veloordnung nicht weggeräumt oder umplatziert werden, da die dazu notwendige rechtliche Grundlage fehlt.

Insgesamt ist das Erscheinungsbild des oberirdischen Veloabstellplatzangebots optimierbar. Die Begrenzung auf maximal zwei bis drei verschiedene Parkiersysteme, eine einheitliche Signalisation, allenfalls als Zone, und die Verwendung der immer gleichen Bodenmarkierung können sowohl das Erscheinungsbild und die Ordnung als auch die Erkennbarkeit und den Unterhalt erleichtern.



Abb. 20 bis 23: oben links, höhenversetztes beidseitig angeordnetes Parkiersystem; oben rechts, Freifläche; unten links, Doppelparker in Eichgutstrasse; unten rechts, «halböffentliche» Veloabstellplätze mit Vorderradhalter (Bild: Rombo GmbH, 2020)

3.5 Handlungsbedarf

Ausreichendes Veloabstellplatzangebot

Die Veloabstellplätze rund um den Bahnhof sind mehrheitlich gut ausgelastet, die Abstellanlagen in unmittelbarer Nähe der Bahnhofszugänge sind oft stark überbelegt. Das Gesamtangebot ist zum heutigen Zeitpunkt ausreichend. Der Druck der Pendlerinnen und Pendler auf die besten Veloabstellplätze führt dazu, dass der knappe öffentliche Raum mit Velos überstellt ist/wird, was zu Nutzungskonflikten führt und für einen erheblichen Mehraufwand bei der Veloordnung sorgt. Der öffentliche Raum rund um den HB weist eine hohe Dichte an Nutzungen auf und wird mit den anstehenden Projekten eine zusätzliche Aufwertung erfahren. Wild abgestellte Velos, «halböffentliche» Veloabstellplätze, die von der Veloordnung nicht bewirtschaftet werden, und die Belegung der Veloabstellplätze fast ausschliesslich durch Zu- und Wegpendler/-innen gilt es mit geeigneten Massnahmen zu vermeiden.

In Anbetracht der eingangs erwähnten Problematik und des steigenden Nutzungsdrucks auf den knappen öffentlichen Raum rund um den Hauptbahnhof kann ohne zusätzliche Flächen für neue

Velostationen/Veloparkings kein ausreichendes Veloabstellplatzangebot geschaffen werden. Es müssen deshalb potenzielle Flächen gefunden und auf die Eignung als Velostationen/Veloparkings geprüft werden.

Verfügbares Veloabstellplatzangebot

Neben Pendlerinnen und Pendlern gibt es eine Vielzahl von Nutzergruppen, die ihr Velo beispielsweise für einen Einkaufsbummel oder Restaurantbesuch ebenfalls in Bahnhofsnähe abstellen wollen. Tagsüber von Pendlerinnen und Pendlern überbelegte Abstellplätze können die Bedürfnisse dieser Nutzergruppen nicht oder nur bedingt erfüllen. Es ist dafür zu sorgen, dass neben der grössten Nutzergruppe (Pendlerinnen und Pendlern) auch alle anderen Nutzergruppen und Besuchende des Bahnhofs sowie der angrenzenden Innenstadt, immer einen Abstellplatz, möglichst nahe am Zielort, finden.

Differenziertes Veloabstellplatzangebot

Ein weiteres Problem stellt die heute aufgrund ihrer Lage und Nähe zum Bahnhof ungleiche Attraktivität der Veloabstellplätze dar. So sind die Veloabstellplätze in der Nähe der Personenunterführungen bei Pendlerinnen und Pendlern (und nicht nur) sehr beliebt, und deshalb oft überbelegt, während wenig weiter entfernte Veloabstellplätze auch zu Spitzenzeit noch Abstellkapazitäten haben. Ähnliche Muster können auch in Velostationen beobachtet werden. Kommt hinzu, dass in wenigen Jahren insgesamt vier Velostationen/Veloparkings rund um den HB betrieben werden, die in Bezug auf Lage, Zugänglichkeit und Nähe zum Bahnhof ungleich attraktiv und vermutlich ohne lenkende Massnahmen unterschiedlich stark ausgelastet sein werden. Ein differenziertes Angebot in Bezug auf Parkiersystem, Ausstattung, Bewirtschaftung, Tarife etc. kann eine gleichmässige Auslastung der Angebote fördern.

Sichtbares Veloabstellplatzangebot

Das Thema Velo benötigt einen einheitlichen Auftritt, damit die Nutzenden die Informationen in der einmal gelernten «Velo-Sprache» in jedem Kontext intuitiv richtig einordnen. Auch in den Velostationen/Veloparkings könnte mit dem Einsatz von einheitlichen Kommunikationsmitteln der Veloverkehr besser gelenkt werden und damit ein «Fehlverhalten» eher vermieden werden.

Die unterschiedlichen Parkiersysteme, die inkonsequente Anwendung der Bodenmarkierung und der Einsatz unterschiedlicher Signalisationsformen tragen dazu bei, dass Velofahrende entscheidende Unterschiede zwischen den Veloabstellanlagen nicht mehr ausmachen. Auch in den Velostationen/Veloparkings kann der uneinheitliche Einsatz von visuellen Kommunikationsmitteln zu Fehlverhalten führen. Hier ist ein einheitlicher Auftritt auch aus anderen Gründen sehr wichtig. Die einmal gelernte Sprache hilft dem Kunden der Velostationen/Veloparkings auch in anderen Kontexten die Information intuitiv richtig einzuordnen. Ein einheitlicher Auftritt kann auch für Vertrauen und für klare Adressaten bei Fragen, Lob oder Kritik sorgen. Nicht zuletzt kann damit auch ein Wir-Gefühl gefördert werden.

4 Strategie

Die Strategie setzt sich aus Zielen, Rahmenbedingungen und Massnahmen zusammen. Die Rahmenbedingungen legen den Geltungsbereich und den Ausgangspunkt fest. Die Ziele leiten sich von den politischen Forderungen und dem festgestellten Handlungsbedarf ab. Die Massnahmen gelten als konkrete Handlungsanweisungen, welche umgesetzt werden müssen, um die Ziele zu erreichen.

4.1 Rahmenbedingungen

Rahmenbedingung 1: Perimeter Umgebung Hauptbahnhof

Die Frage, welche Veloabstellplätze zur Bemessung des gemäss indirektem Gegenvorschlag und Richtplan zur Verfügung zu stellenden Anzahl Veloabstellplätze einberechnet werden können, bedingt die klar definierte Abgrenzung eines Perimeters.

Die Ausdehnung des Perimeters «Umgebung Hauptbahnhof» umfasst alle Gebiete im Umkreis von rund 200 bis maximal 300 Metern Gehdistanz, gemessen von den Ausgängen der Personenunterführungen. Weiter werden bahnhofsnahe Quartiere mit bahnhofsorientierten Nutzungen sowie Gebiete mit Potentialflächen für weitere Veloabstellplätze in den Perimeter einbezogen. Der festgelegte Perimeter entspricht weitgehend dem Perimeter, wie er bereits in der Vergangenheit in dieser Thematik inoffiziell verwendet wurde.



Abb. 24: Perimeter «Umgebung Hauptbahnhof»
(Rombo GmbH, 2021)

Rahmenbedingung 2: Perimeter Rudolfstrasse

Zur Beurteilung der Zielsetzung von 1'050 Veloabstellplätzen im Bereich Rudolfstrasse wird der Perimeter «Rudolfstrasse» definiert. Dieser umfasst nebst der Rudolfstrasse alle Seitenstrassen bis zur Neuwiesenstrasse sowie den Kesselhausplatz bis zur Zürcherstrasse.

Von einer Beschränkung des Perimeters auf die Rudolfstrasse wird aus verschiedenen Gründen abgesehen. Aus stadträumlicher Sicht ist es problematisch, das gesamte geforderte Veloabstellplatzangebot in der Rudolfstrasse zu erstellen. Ein übermässiges Angebot an Veloparkierungsmöglichkeiten stellt eine Belastung für den öffentlichen Raum dar. Auch die Konkurrenzwirkung gegenüber der neuen Velostation Rudolfstrasse würde durch ein sehr umfangreiches Angebot in der Rudolfstrasse verstärkt. Ausserdem befinden sich die Zielorte der Velofahrenden nicht nur in der Rudolfstrasse, sondern auch in den Seitenstrassen. Es gilt, auch dort ein Veloabstellplatzangebot zu schaffen. Ein solches Vorgehen scheint auch im Sinne des in der GGR-Weisung vom 17. Dezember 2014 formulierten Auftrags, 1'050 Veloabstellplätze im Bereich des Teilprojekts «Rudolfstrasse» zu erhalten resp. bereitzustellen, zu sein.

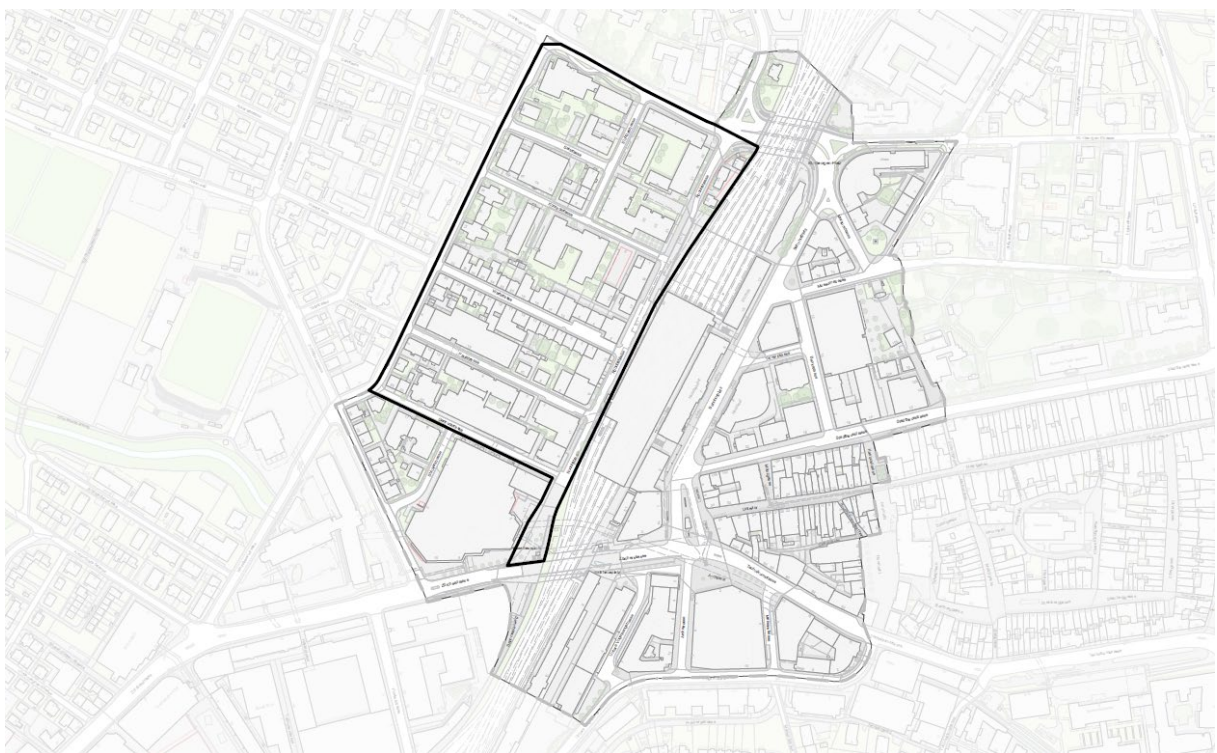


Abb. 25: Perimeter «Rudolfstrasse»
(Rombo GmbH, 2021)

Rahmenbedingung 3: Bemessungsgrundlagen zur Ermittlung der Anzahl Veloabstellplätze

Als Berechnungsgrundlage zur Ermittlung der oberirdischen Veloabstellplätze wird sowohl für einstöckige als auch doppelstöckige Parkiersystemen ein Achsabstand von 45 cm pro Veloabstellplatz verwendet. Dieses Mass entspricht dem empfohlenen Minimalabstand bei Parkiersystemen mit in der Höhe versetzten Halterungen. Höhengleiche Parkiersysteme benötigen in der Regel einen grösseren Achsabstand (65 cm). Die mit der Bemessungsgrundlage von 45 cm berechnete Anzahl Veloabstellplätze entspricht somit einem theoretischen Potenzialwert. Tatsächlich sind schon heute die meisten bestehenden Veloabstellplätze um den Bahnhof Winterthur mit Parkier-

systemen, die einen Achsabstand von 45 cm aufweisen, ausgerüstet. Für die Velostationen/Veloparkings dienen die tatsächlich bestehenden Werte sowie die aktuellen Projektpläne als Grundlagen zur Bestimmung der Anzahl Plätze.

Rahmenbedingung 4: Ausgangspunkte Referenzzustand 2022+

Zum heutigen Zeitpunkt befinden sich verschiedene Bauprojekte, die sich auf das Veloabstellplatzangebot in den Velostationen und in öffentlichen Raum auswirken werden in der Planung oder Realisierung. Der Referenzzustand 2022+ zeigt auf, wie viele Veloabstellplätze nach der Realisierung der laufenden Projekte bestehen werden und bildet den Ausgangspunkt sowohl für die Festsetzung der strategischen Massnahmen als auch für spätere Kontrollen des Zielerreichungsgrads.

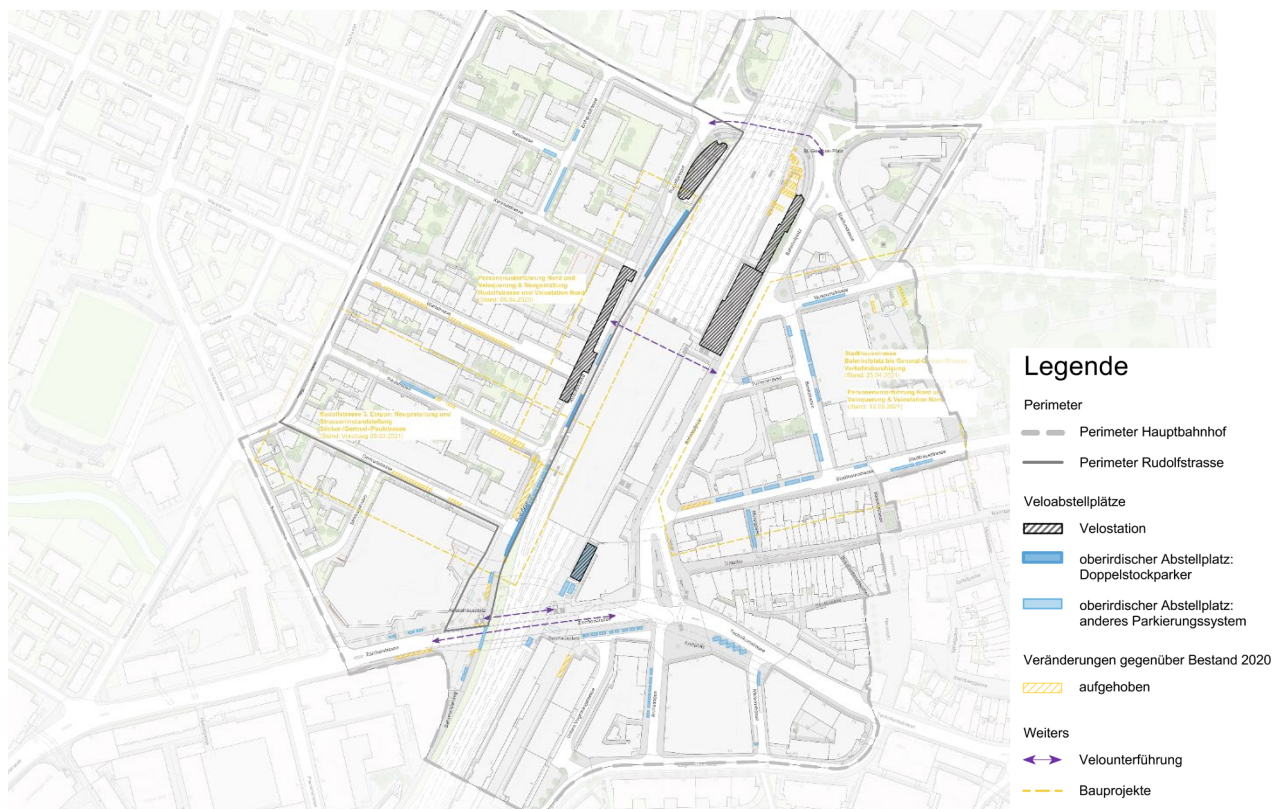


Abb. 26: Referenzzustand 2022+
(Rombo GmbH, 2021)

	Bestand 2020	Referenzzustand 2022+	Δ Referenzzu- stand 2022+ zu Zielwert 2030
Total VAP oberirdische Perimeter HB	3700	2600	
davon Perimeter Rudolfstrasse	1300	950	-100
Total VAP Velostationen Perimeter HB	932	2692	
Velostation Gleis 3	134	134	
Velostation Stellwerk (heute RailCity)	798	1300	
Velostation Rudolfstrasse	0	706	
Veloparking Esse	0	552	
Total VAP Perimeter HB (gerundet)	4650	5300	-1900

Tab. 2: Vergleich Anzahl Veloabstellplätze Referenzzustand 2022+ und Zielwert

4.2 Ziele

4.2.1 Zielformulierungen

Ziel 1:

7'200 Veloabstellplätze in der Umgebung HB und 1'050 Veloabstellplätze im Bereich der Rudolfstrasse bis 2030

Der Zielzustand 2030 strebt die Einrichtung der vom indirekten Gegenvorschlag und Richtplan geforderten 7'200 Veloabstellplätze an. Zur Erreichung dieser Zielsetzungen sind neue Velostationen/Veloparkings, die den Grossteil der notwendigen zusätzlichen Veloabstellplätze aufnehmen, erforderlich. Durch die Schaffung weiterer Veloabstellmöglichkeiten in Velostationen/Veloparkings kann gleichzeitig das Abstellplatzangebot aus dem öffentlichen Raum in den Untergrund verlagert werden. Bedeutende öffentliche Räume können so freigespielt und von Velos entlastet werden.

1'050 der 7'200 Veloabstellplätze müssen zur Erfüllung der zweiten Forderung des indirekten Gegenvorschlags als oberirdische Plätze im Bereich der Rudolfstrasse gemäss Abbildung 25 erstellt werden. Dabei muss darauf geachtet werden, dass der Nutzungsdruck auf den öffentlichen Raum nicht weiter zunimmt und die Problematiken der Überbelegung und Unordnung nicht verschärft werden.

Ziel 2:

Kundenorientiertes Veloabstellplatzangebot

Die oberirdischen Veloabstellplätze innerhalb des Perimeters Umgebung Hauptbahnhof sollen generell bewirtschaftet werden. Die meisten Veloabstellplätze rund um den HB bieten heute die Möglichkeit, das Velo 48 h abzustellen. Um eine bessere Ausrichtung des Abstellplatzangebots auf die verschiedenen Nutzerbedürfnisse zu erreichen und um Pendlerinnen und Pendlern die Nutzung der Velostationen/Veloparkings nahezulegen, sollen einige, heute besonders stark überbelegte Veloabstellplätze einem Kurzzeitregime zugeteilt werden.

Ziel 3:

Kosteneffizienter Betrieb der Velostationen

Ein Ziel der Strategie ist unter anderem auch ein möglichst kosteneffizienter Betrieb der Velostationen. Damit ein möglichst kosteneffizienter Betrieb erreicht werden kann, müssen Massnahmen getroffen werden, die zu einer hohen Auslastung der Velostationen führen (Einnahmen) und gleichzeitig den Aufwand reduzieren können (Ausgaben). Weiter gilt es, mögliche neue Einnahmequellen zu finden und die Preisstruktur der Abonnemente zu optimieren.

Ziel 4:

Koordinierter Auftritt des Veloverkehrs

Die Wichtigkeit des Veloverkehrs in der Stadt Winterthur setzt den Einsatz von einheitlichen, visuellen Mitteln voraus, die eine effektive und nachhaltige Wirkung haben, sowohl in Bezug auf Information als auch Auftritt und Förderung des Veloverkehrs (Velokultur). Die Verwendung gleicher visueller Kommunikationsmittel bei allen Velothemen trägt dazu bei, sowohl oberirdische als auch das Veloabstellplatzangebot in den Velostationen/Veloparkings als Teil des gesamten velobezogenen Angebotes zu erkennen. Sie bildet weiter eine Hilfestellung für die Nutzenden, Informationen unabhängig vom Kontext richtig zu verstehen und einzuordnen sowie dadurch sich angemessen zu verhalten.

4.2.2 Zielzustände 2030 und 2040/50

Die Stossrichtung der Strategie sieht vor, die angestrebte Entwicklung bis 2030 auch in den Jahren bis 2040/50 weiter voranzutreiben. Die notwendigen Kapazitäten zur Erreichung der Zielgrösse sollen hauptsächlich durch weitere Velostationen/Veloparkings gedeckt werden. Im öffentlichen Raum ist dagegen weiterhin ein Abbau von Veloabstellplätzen vorgesehen, um die Qualität der wichtigen Stadträume weiter zu erhöhen. Das Kurzzeitregime wird, sofern notwendig und zweckmässig, weiter auf den gesamten Kernbereich, der in einem Radius von ca. 50 bis 100 Meter Gehdistanz rund um den Bahnhof liegt, ausgedehnt.

Bis 2040/50 wird das langfristige Abstellplatzangebot von insgesamt rund 10'000 Plätzen um den Hauptbahnhof angestrebt. Diese Absicht entspricht dem planerischen Zielwert der Entwicklungsplanung Hauptbahnhof. Welche baulichen, planerischen und gestalterischen Vorhaben und Projekte im Raum Hauptbahnhof in den nächsten Jahrzehnten angestossen und umgesetzt werden müssen, um diesen Zielwert zu erreichen, hängt von verschiedenen Faktoren ab und ist aus heutiger Sicht noch offen.

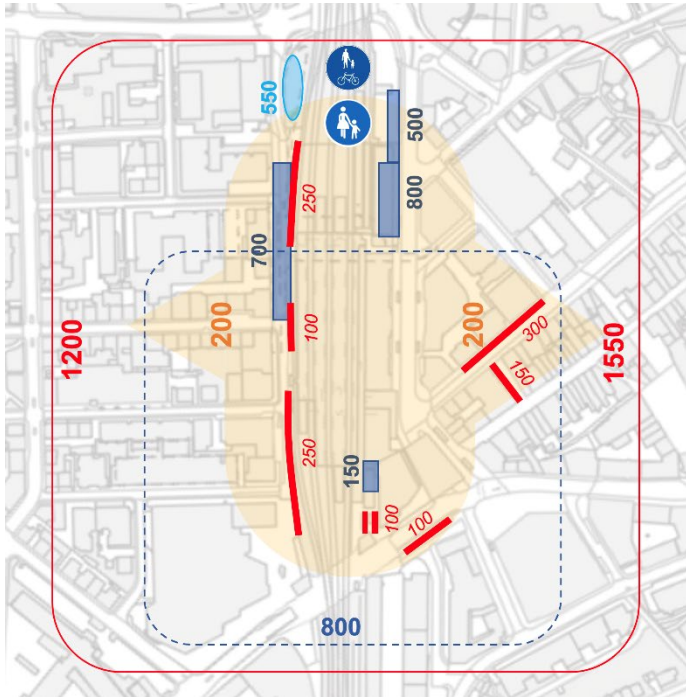


Abb. 27: Zielzustand 2030
(Stadt Winterthur, 2021)

Zielzustand 2030

	Velostation T1 bestehend	2150
	Velostation T2 bestehend	550
	Velostation T1/T2 geplant	800
Total VAP in Velostationen		3500
	oberirdische 48h-VAP	2550
	davon im Kernbereich 1000	
	oberirdische Kurzzeit-VAP	400
Total oberirdische VAP		2950
Total VAP		6450



Abb. 28: Zielzustand 2040/50
(Stadt Winterthur, 2021)

Zielzustand 2040/50

	Velostation T1 bestehend	2600
	Velostation T2 bestehend	550
	Velostation T1/T2 geplant	4100
Total VAP in Velostationen		7250
	oberirdische 48h-VAP	1750
	oberirdische Kurzzeit-VAP	800
Total oberirdische VAP		2550
Total VAP		9800

4.3 Massnahmen

4.3.1 Ausreichendes Veloabstellplatzangebot (Ziel 1)

Die Erreichung der Zielgrösse von 7'200 resp. 1'050 Veloabstellplätzen bis 2030, bilden die Meilensteine der Strategie. Zur Erreichung der Ziele fehlen gemessen am Referenzzustand 2022+ insgesamt rund 1'900 Veloabstellplätze, ca. 100 davon im Bereich Rudolfstrasse. Die folgenden Massnahmen tragen zur Zielerreichung bei.

Massnahme 1a:

Ein Teil der provisorischen Veloabstellplätze beibehalten und neue Flächen für oberirdische Veloabstellplätze zur Verfügung stellen

Durch die Beibehaltung diverser Veloabstellplätze, die heute als provisorisch gelten und nach Abschluss der Bauarbeiten entfernt werden sollen, können ungefähr 200 oberirdische Veloabstellplätze geschaffen werden. Weiter bestehen auf beiden Bahnhofsseiten Flächen, die zur Einrichtung zusätzlicher oberirdischer Veloabstellplätze geeignet sind. Diese Flächen umfassen eine Kapazität von insgesamt rund 150 Veloabstellplätzen. In Folgeprojekten ist zu prüfen, welche der ausgewiesenen Potentialflächen umgesetzt werden können. Dabei ist auch ein Veloabstellplatzangebot in der neu gestalteten Wartstrasse zu prüfen.

Da die «halböffentlichen» Veloabstellplätze im Rahmen der Strategie als privat behandelt werden, können diese Plätze vorerst nicht als Potentiale berücksichtigt werden.

Massnahme 1b:

Bekannte Potenziale für neue Velostationen prüfen

Der Grossteil der fehlenden Veloabstellplätze soll nicht im öffentlichen Raum, sondern in Velostationen untergebracht werden. Zur Schaffung von zusätzlichen Velostationen wurden vor allem im Süden – wo das Angebot momentan eher gering ist - mögliche Räume evaluiert, welche als Potentialflächen aktiviert werden können. Schätzungsweise beträgt die Kapazität insgesamt rund 1'250 Veloabstellplätze. Die heutigen Eigentumsverhältnisse dieser Räume sind sehr unterschiedlich (Private, SBB, Immobilien Stadt Winterthur, Konzessionen). Für alle Räume ist mit den Eigentümern und Mieterschaften das Gespräch zu suchen sowie im Detail zu klären, welche konkreten Kostenfolgen (Investitionskosten, Miete etc.) die Aktivierung der Flächen hätte und ab wann eine Inbetriebnahme denkbar wäre.

Auf die Berücksichtigung des rechnerischen Verdichtungspotentials in den Velostationen wird verzichtet. Es besteht bei Kunden von Velostationen ein Anspruch an Komfort- und Sicherheit, sowie eine Nachfrage nach Abstellflächen für Spezialvelos und E-Bikes. Es ist nicht möglich, dies zu gewährleisten, wenn Velostationen bis auf den letzten Quadratmeter optimiert werden.

Massnahme 1c:

Neue Potenziale für neue Velostationen ausloten

Die Erweiterung der Velostation Rudolfstrasse war ursprünglich im Anschluss an den Bau der Velostation Rudolfstrasse zusammen mit dem Ausbau der Personenunterführung Süd geplant. Da jedoch der Ausbau der Velostation Süd durch die SBB auf die nächste Ausbaugeneration aufgeschoben wurde, wird auch die Erweiterung der Velostation Rudolfstrasse nicht bis 2030 umgesetzt werden können. Sie gilt aber als Potenzial ab 2030. Weitere Potenzialflächen für neue Velostationen müssen ausgelotet werden, damit sowohl die mittel- als auch die langfristigen Zielwerte erreicht werden können.

	Bestand 2020	Referenzzustand 2022+	Zielzustand 2030
Total VAP oberirdische Perimeter HB	3700	2600	(2800-3400) 3000
davon Perimeter Rudolfstrasse	1300	950	>1050
Total VAP Velostationen Perimeter HB	932	2692	(2700-3950) 3500
Velostation Gleis 3	134	134	134
Velostation Stellwerk (heute RailCity)	798	1300	1300
Velostation Rudolfstrasse	0	706	706
Veloparking Esse	0	552	552
weitere Velostationen	0	0	~ 1350
Total VAP Perimeter HB (gerundet)	4650	5300	(5500-7350) 6500

Tab. 3: Vergleich Anzahl Veloabstellplätze Bestand 2020 / Referenzzustand 2022+ / Zielzustand 2030

Die Erreichung der richtplanerischen Forderung von 7'200 Veloabstellplätzen bis 2030 im Bahnhofsperimeter ist nur dann möglich, wenn alle Potentialflächen optimal umgesetzt werden können. Da jedoch damit gerechnet werden muss, dass sich nicht alle Potentialflächen umsetzen lassen, ist bis 2030 wohl nur die Erreichung von rund 6'500 Veloabstellplätzen realistisch.

Die geforderten 1'050 Veloabstellplätze im Bereich Rudolfstrasse sollten bereitgestellt werden können. Die geforderte Anzahl wird bereits heute nahezu erreicht und die Gewährleistung wird bis 2030 möglich sein.

4.3.2 Kundenorientiertes Veloabstellplatzangebot (Ziel 2)

Zu Verbesserung der oberirdischen Veloabstellplatzsituation und um ein kundenorientiertes Veloabstellplatzangebot sicherzustellen, sieht die Strategie eine umfangreiche Anpassung in der Bewirtschaftung der oberirdischen Veloabstellplätze sowie weitere Massnahmen vor.

Massnahme 2a:

Angebotskategorien für öffentliche Veloabstellplätze festlegen

Das bestehende Veloabstellplatzangebot lässt sich generell in die drei Angebotskategorien «öffentlicher oberirdischer Veloabstellplatz», «Veloabstellplatz in Veloparking» und «Veloabstellplatz in Velostation» einteilen (vgl. Kapitel 3.1). Die Kategorie «Veloparking» ist zu prüfen, da es sich hierbei um ein Angebot handelt, welches sich nicht klar von den beiden Kategorien «öffentlicher oberirdischer Veloabstellplatz» und «Veloabstellplatz in Velostation» abgrenzen lässt.

Im Rahmen der vorliegenden Strategie werden die problematischen «halböffentlichen» Veloabstellplätze (vgl. Kapitel 3.1) als privat behandelt und folglich nicht als Teil des öffentlichen Abstellplatzangebotes berücksichtigt. Sollte sich im Rahmen der Umsetzung der Strategie zeigen, dass sich der Druck auf die «halböffentlichen» Veloabstellplätze stark erhöht, ist die Klärung einer öffentlichen Bewirtschaftung dieser Plätze in Betracht zu ziehen.

Massnahme 2b:

Bewirtschaftungsregime 48 h bei Bedarf auf Perimeter Umgebung HB arrondieren

Das bestehende Bewirtschaftungsregime der maximalen Parkdauer von 48 Stunden wird auf den gesamten Perimeter «Umgebung Hauptbahnhof» ausgedehnt. Innerhalb des Perimeters wird es künftig keine oberirdischen Veloabstellplätze mehr geben, die zeitlich unbeschränkt genutzt werden können. Velofahrende, welche auf ein solches Angebot angewiesen sind, stehen die verschiedenen Velostationen/Veloparkings und Veloabstellplätze ausserhalb des Perimeters zur Verfügung.

Massnahme 2c:

Kurzzeitregime (max. 4h) schrittweise mit Berücksichtigung auf die lokalen Bedürfnisse einführen

Auf das bestehende 30-Minutenregime wird künftig verzichtet, da ein zu geringes Nutzungspotential besteht und eine konsequente Bewirtschaftung mit einem grossen Kontrollaufwand verbunden ist. Stattdessen wird ein neues Kurzzeitregime mit einer maximalen Parkdauer von 4 Stunden eingeführt. Die maximale Parkzeit von 4 Stunden schliesst eine Nutzung durch Pendlerinnen und Pendlern sowie Langzeitparkierende aus. Für Nutzende von Freizeit-, Gastronomie- und Einkaufsangeboten ist die Parkzeit hingegen in der Regel ausreichend lang. Die Einführung des Kurzzeitregimes führt somit zu einem Abstellplatzangebot, das besser auf die verschiedenen Nutzerbedürfnisse ausgerichtet ist. Gleichzeitig kann mit dem Kurzzeitregime die Problematik der Überbelegung entschärft und die Konkurrenzwirkung gegenüber den Velostationen verringert werden.

Nutzergruppen	Max. zulässige Parkierungsdauer						
	30 Minuten	4 Stunden	6 Stunden	8 Stunden	12 Stunden	24 Stunden	48 Stunden
Zupendler	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
Wegpendler	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
Beschäftigte Bahnhofsumgebung	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
Teilzeitarbeitende	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
Vollzeitarbeitende	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
Ausbildung (ZHAW)	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
Freizeit abends	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
Freizeit tagsüber	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
Besucher Altstadt, Sightseeing	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
Gastro	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
Einkauf	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
kurze Erledigung (z.B. Zeitungskauf)	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange



Abb. 23: Nutzungspotentiale unterschiedlicher Bewirtschaftungsdauer (Rombo GmbH, 2021)

Bislang bestehen schweizweit keine Erfahrungswerte zur Umsetzung und Bewirtschaftung von grossflächigen Kurzzeitregimes. Um die Machbarkeit sowie den anfallenden Personalaufwand erproben zu können, soll das neue Angebot in mehreren Umsetzungsschritten eingeführt werden. Im ersten Schritt sollen ab 2023 definierte Strassenzüge im 4-h-Regime bewirtschaftet werden. Insgesamt dürfte das Kurzzeitregime in einem ersten Schritt rund 200 Abstellplätze umfassen.

Im zweiten, dritten resp. weiteren Umsetzungsschritten ist vorgesehen, dass Kurzzeitregime bis 2050 auf den gesamten Kernbereich auszudehnen. Ob dies notwendig und bezüglich des Bewirtschaftungsaufwandes machbar ist, kann aus heutiger Sicht nicht beurteilt werden. Aus diesem Grund legt die Strategie die weiteren Standorte des Kurzzeitregimes nicht abschliessend fest. Stattdessen soll in der Umsetzung bestimmt werden, an welchen Standorten eine Erweiterung

des Kurzzeitregimes zur Verbesserung der oberirdischen Abstellplatzsituation als notwendig angesehen wird.

Der aus der Veränderung der Bewirtschaftung resultierende Mehraufwand der Veloordnung hängt stark davon ab, welcher Kontrollrhythmus umgesetzt wird. Damit das neue Zeitregime auch die gewünschte Wirkung erzielt, ist eine konsequente Kontrolle angezeigt. Ansonsten fallen zu viele «Parksünder» durchs Netz und die Problematiken der Überbelegung und der fehlenden Plätze für Kunden sowie die negativen Auswirkungen auf den Stadtraum bleiben bestehen.

Bei einem beispielhaften Kontrollrhythmus (Variante optimal) von 22 Kontrollen des Kurzzeitregimes und 8 Kontrollen der 48-Stunden Plätze im Monat ergibt sich ein Kontrollaufwand von rund 2'800 Stunden pro Jahr, was ungefähr 134 Stellenprozenten entspricht.

Betrachte Zustände im zeitlichen Verlauf			Grunddaten		Veloabstellplätze		Betrachtung nach Kontrolleinheiten [KE]			Total	Stellen-% [2100 Soll-h]	Total	Stellen-% [2100 Soll-h]
			Var. min.	Var. opt.	Anz./VAP	Total VAP	Var. min.	Var. opt.	Auf./KE	Std./Jahr	2100	Std./Jahr	2100
Umsetzungsschritte			Jahr	Kontrolle/Mt	Kontrolle/Mt					Variante minimal		Variante optimal	
Bestand	keine zeitliche Beschränkung	2020			143								
	48-h-VAP, Bestand	2020	1		3556	3717	3700		0.182	675	32%		
	30-Min.-VAP, Bestand	2020	8		18								
Zielzustand 2030/40	48-h-VAP, 1. Umsetzungsschritt	bis 2025	1	4	2750	2950	4350	15400	0.182	794	38%	2809	134%
	4-h-VAP, 1. Umsetzungsschritt	bis 2025	8	22	200								
	48-h-VAP, 2. Umsetzungsschritt	bis 2030	1	4	2550	2950	5750	19000	0.182	1049	50%	3466	165%
	4-h-VAP, 2. Umsetzungsschritt	bis 2030	8	22	400								
	48-h-VAP, 3. Umsetzungsschritt	bis 2040	1	4	1750	2550	8150	24600	0.182	1487	71%	4488	214%
	4-h-VAP, 3. Umsetzungsschritt	bis 2040	8	22	800								

Abb. 24: Abschätzung Mehraufwand Kurzzeitregime (Stadt Winterthur, 2021)

Der konkrete Kontrollrhythmus ist in der Umsetzung der Massnahme festzulegen. Wichtig ist dabei, dass eine konsequente Kontrolle gewährleistet ist. Wenn die dafür notwendigen personellen Ressourcen nicht geschaffen werden können, sind Alternativen wie die Einführung eines alternierenden Kontrollrhythmus zu prüfen. Gänzlich auf die Einführung von Kurzzeitregimes zu verzichten, gefährdet neben der Erreichung des Ziels 2 auch diejenige des Ziels 3.

4.3.3 Kosteneffizienter Betrieb der Velostationen (Ziel 3)

Massnahme 3a:

Betriebskonzept für (bestehende) Velostationen erarbeiten

Dieses Ziel soll mit einem Betriebskonzept erreicht werden, welches einen möglichst kosteneffizienten Betrieb der (bestehenden) Velostationen ermöglicht. Aufgrund des zeitlichen Handlungsdruckes (Übernahme des Betriebes durch Departement DSU ab Anfang 2022) wurde das Betriebskonzept parallel zur Strategie erarbeitet und am 22. September 2021 durch den Stadtrat verabschiedet (siehe SR 21.723-1). Im Rahmen des Betriebskonzeptes wurden die Tarife der Tarifklasse 1 für attraktiv gelegene Velostationen bestimmt.

Massnahme 3b:

Zwei Tarifklassen einführen

Die Strategie berücksichtigt die Qualitätsproblematik der verschiedenen Velostationen in einem differenzierten Preissystem, dessen Kern die Unterscheidung zwischen zwei verschiedenen Tarifklassen ist.

Sämtliche Velostationen, die über einen direkten Anschluss an die Personenunterführungen oder einen direkten Gleisanschluss verfügen, gelten aufgrund der ausgezeichneten Lage als Velostationen gehobener Qualität und fallen in die Tarifklasse 1. In dieser Klasse gelten durchschnittliche Preise, die sich am Tarifsysteem vergleichbarer Schweizer Velostationen ausrichten. Alle Velostationen ohne direkten Anschluss an die Personenunterführungen und Gleise fallen aufgrund der schlechteren Lage und der damit verbundenen niedrigeren Qualität in die Tarifklasse 2. Die niedrigeren, noch zu definierenden Preise der Tarifklasse 2 sollen eine Kompensation der Qualitätsdefizite berücksichtigen und damit gewährleisten, dass auch diese Velostationen gut ausgelastet sind.

In beiden Tarifklassen können mehrere Abonnemente angeboten werden. Mit den Abonnements einer Tarifklasse können jeweils nur Velostationen genutzt werden, welche dieser Tarifklasse angehören. Der Multipass ermöglicht die Nutzung aller Velostationen.

	Tarif [CHF] 2021	Tarifklasse 1 [CHF] Zielzustand	Tarifklasse 2 [CHF] Zielzustand
Tagesvignette 24 h	2.00	2.00	zu definieren
Monatsabo	20.00	20.00	
Jahresabo Erwachsene	150.00	150.00	
Jahresabo AHV, IV	90.00	-	
Jahresabo Schüler/innen, Studierende	100.00	-	
Multipass	-	175.00	

Tab. 4: Preise der Tarifklassen 1 und 2; bei Nicht-Einführung von zwei Tarifklassen gelten ab 2022 die grau hinterlegten Tarife

Faktisch wird ab 2022 nur die Tarifklasse 1 umgesetzt, da die drei zu diesem Zeitpunkt bestehenden Velostationen (Rudolfstrasse, Gleis 3 und Stellwerk) alle der Tarifklasse 1 zugeordnet werden können. Die Einführung der Tarifklasse 2 könnte erstmals beim Veloparking Esse zur Anwendung kommen, wobei dies aus Gründen von bereits erfolgten Beschlüssen und erforderlicher Planungsprozessen erst nach der Eröffnung des Veloparkings Esse möglich ist.

Für die Umsetzung einer Tarifklasse 2 spricht, dass durch die Einführung der Tarifklasse 2 ein Kompromiss für das Veloparking Esse geschaffen wird, welches als kostenloses Angebot vorgesehen ist/war. Auch im Hinblick auf die Potentialflächen weiterer Velostationen/Veloparkings ist die Einführung der Tarifklasse 2 sinnvoll. Zwangsläufig werden die verschiedenen künftigen Velostationen/Veloparkings nicht über einen direkten Zugang zu den Personenunterführungen und Gleisen verfügen und folglich eine geringere Qualität im Vergleich zu den Velostationen Stellwerk und Rudolfstrasse aufweisen.

4.3.4 Koordinierter Auftritt des Veloverkehrs (Ziel 4)

Massnahme 4a:

Velostationen/Veloparkings nach übergeordnetem Prinzip benennen

Um die «Vereinheitlichung» stärker hervorzuheben, erfolgt die Namensgebung der Velostationen/Veloparkings in Winterthur nach einem übergeordneten, eindeutigen Muster. Die Wahl des gebräuchlichen Ortes als übergeordnetes Prinzip erzeugt diese Einheit und erlaubt gleichzeitig, die geläufigen Namen der beiden bestehenden Velostationen beizubehalten.

Von generischen Namen wie «Velorampe», der im Rahmen der Erarbeitung des Bauprojektes für die Velostation Rudolfstrasse entwickelt wurde, wird abgeraten. «Velorampe» fügt sich nicht in das festgelegte übergeordnete Prinzip ein und ist als Begriff missverständlich. Der Begriff Rudolfstrasse ist hingegen bereits bekannt und wäre auch bei einer künftigen Erweiterung der Velostation Richtung Personenunterführung Süd für die gesamte Velostation stimmig.

Namensgebung Velostationen

Heutige Bezeichnung	«ohne Prinzip»	Ort (gebräuchlich)	Ort (kohärent)	Empfehlung
Gleis 3	Gleis 3	Am Gleis	Stadttor	Gleis 3 *
Stellwerk Rail City	Stellwerk Rail City	Stellwerk	Bahnhofplatz	Stellwerk **
«PU-Nord»	PU-Nord / Velorampe	Rudolfstrasse	Rudolfstrasse	Rudolfstrasse ***
«LEA»	LEA	Esse (Esse-Areal)	Wülfingerstrasse	Esse

Tab. 5: Tabelle Naming nach dem Prinzip Ort

* Gleis 3 bleibt als Name bestehen bis das Provisorium abgebrochen oder ersetzt wird; Name Bahnhofplatz (oder Stadttor) für allfällig neue Velostation an diesem Ort

** inkl. Erweiterung Stellwerk 2, während Projektphasen können zur Unterscheidung die Arbeitstitel Stellwerk 1 und Stellwerk 2 benutzt werden

*** Es ist vorgesehen, die geplante Velostation «PU-Süd» mit der bestehenden Velostation «PU-Nord» resp. Rudolfstrasse zu verbinden

Massnahme 4b:

Namensgebung Organisation (Velostationen) vorantreiben

Die Organisation, welche die Velostation betreibt (Departement Sicherheit und Umwelt, Stadtpolizei, Abteilung Parkieren Winterthur) erhält im Rahmen der Strategie keinen Namen, mit welchem sie nach aussen auftritt. Es soll aber departementsintern geklärt werden, ob ein Name bestimmt werden soll. Als Name für die Organisation bietet sich «Velostationen Winterthur» an.

Massnahme 4c:

Integration in koordinierten Auftritt für alle velobezogene Themen

Für die Velostationen wird im Rahmen der Strategie kein Auftritt entwickelt. Der Auftritt der Velostationen und der Organisation nach aussen soll zu einem späteren Zeitpunkt als Teil eines gesamtstädtischen Projektes zu einer gesamtheitlichen Förderung und / oder eines Brandings aller velobezogenen Angebote aufgegriffen werden.

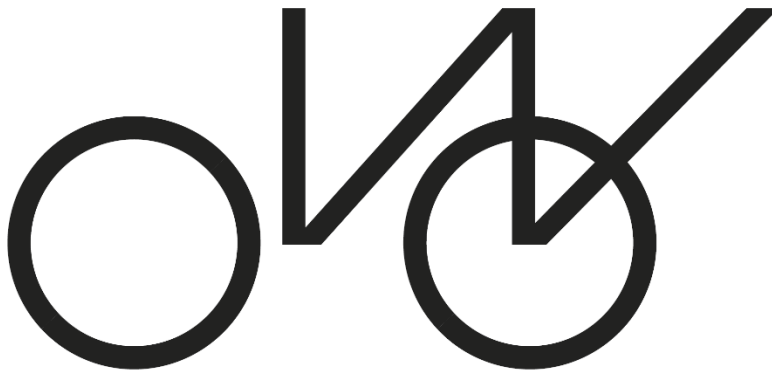


Abb. 25: Logo Velo, Vorschlag für übergeordnetes Branding aller velobezogenen Angebote (Sidi/Vanetti ©, 2021)

Das im Rahmen des Bauprojektes Velostation Rudolfstrasse erarbeitete Gestaltungskonzept wird innerhalb der Velostationen/Veloparkings trotzdem umgesetzt. Die Gestaltung ist zwar in Bezug auf Einheitlichkeit, Information und Auftritt eher nicht zweckmässig, in das laufende Bauprojekt kann und soll jedoch zum jetzigen Zeitpunkt nicht mehr eingegriffen werden. Sobald die Entwicklung des übergeordneten Brandings / der übergeordneten Veloförderung startet, wird die Gestaltung in der Velostation Rudolfstrasse zu überdenken sein.

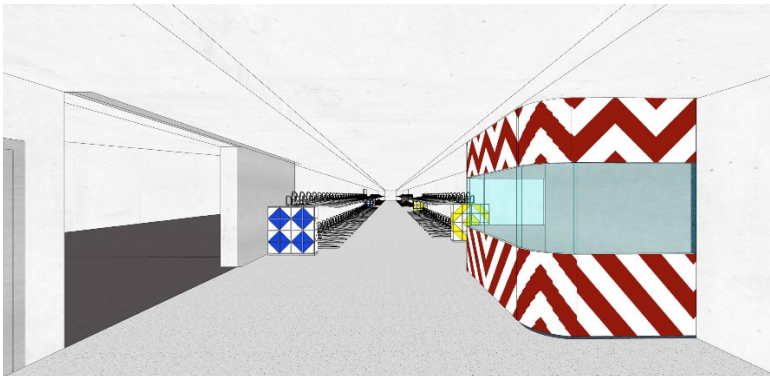
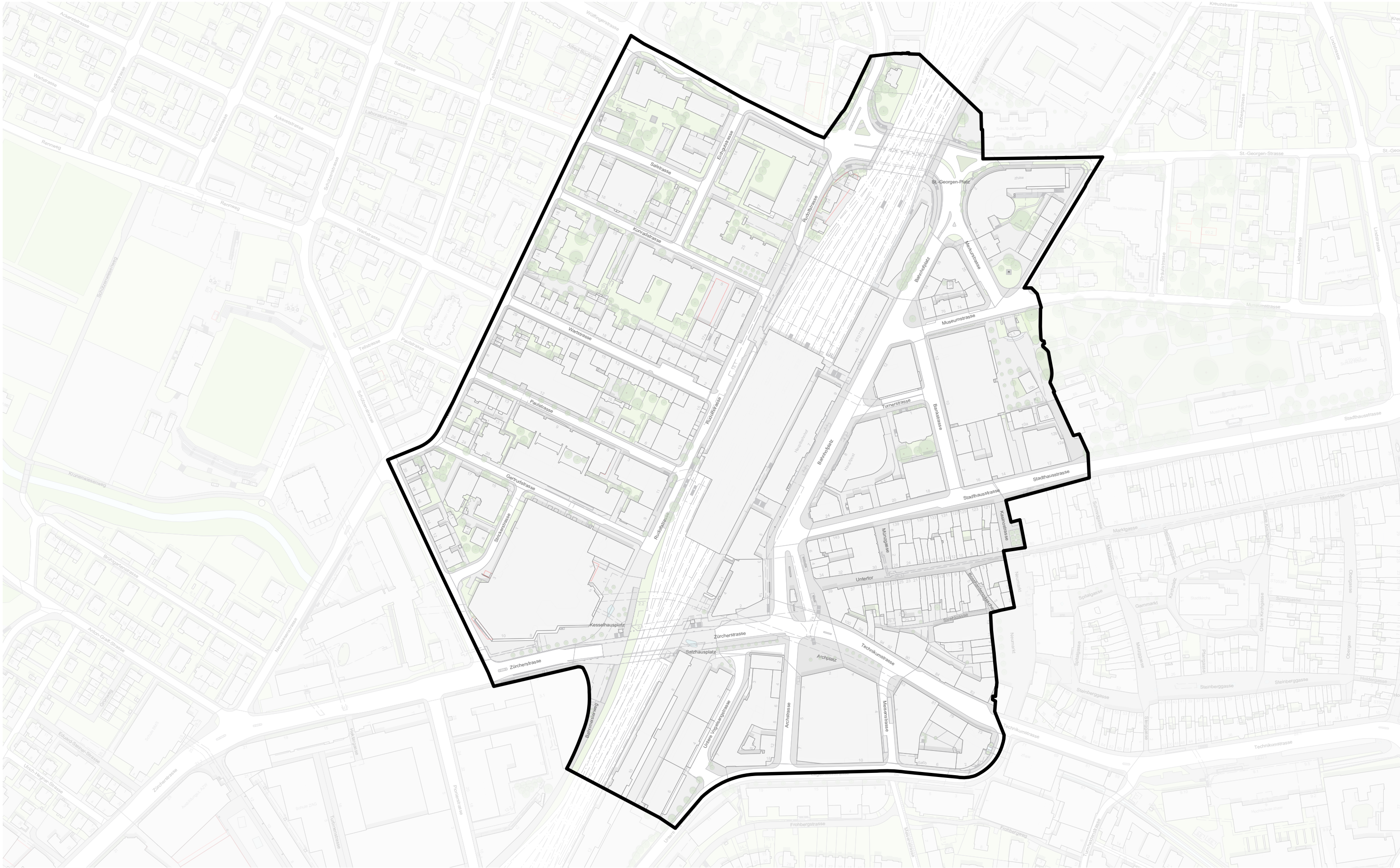
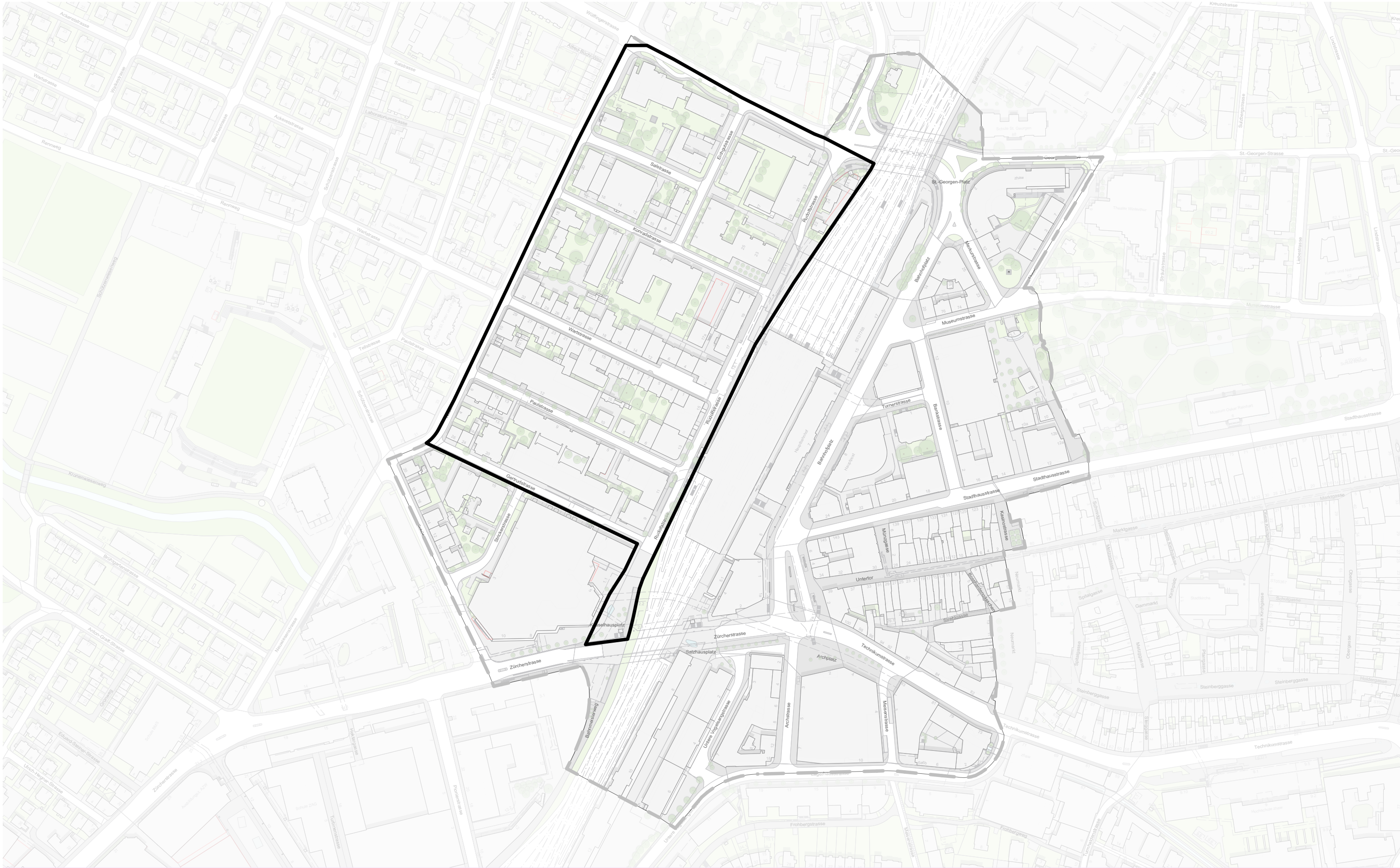


Abb. 26: Auftritt Velostation Rudolfstrasse (Elektrosmog / pool Architekten / Stadt Winterthur, 2019))

Beilagen

- A) Perimeter «Umgebung Hauptbahnhof», Massstab 1:3'000, Format A3
- B) Perimeter «Rudolfstrasse», Massstab 1:3'000, Format A3





Anfertigung für

**Stadt Winterthur
Tiefbauamt Verkehr**

Pionierstrasse 7
CH-8403 Winterthur

Erstellt

Rombo GmbH

Geroldstrasse 31
CH-8005 Zürich

Projekt
**Strategie
Veloparkierung
Hauptbahnhof**

Winterthur

Plan

**Perimeter
Rudolfstrasse**

Beilage B

Datum / gez.

November 2021

alu/eco/pil

Masstab, Format:

1:3000

A3

Nordpfeil

